

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΘΕΜΑ: *Επιπτώσεις στα ναυλοσύμφωνα από την πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση ως αποτέλεσμα της φάσης των ναυτιλιακών οικονομικών κύκλων*

Πτυχιακή Εργασία των  
Χρυσοβαλάντη .Ι Αργυρουδάκη  
Α.Γ.Μ. 3218  
Ναταλίας .Π Δημητριάδου  
Α.Γ.Μ.3247

Επίβλεψη: Δημήτριος Αθ. Βασιλόπουλος

# **ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

## **A.E.N ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

### **ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:** Βασιλόπουλος Δημήτριος

**ΘΕΜΑ:** Επιπτώσεις στα ναυλοσύμφωνα από την πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση ως αποτέλεσμα της φάσης των ναυτιλιακών οικονομικών κύκλων.

**ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ:** *Αργυρουδάκη Χρυσοβαλάντη Α.Γ.Μ.:3218*

*Δημητριάδου Ναταλίας Α.Γ.Μ.:3247*

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:**

**Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότητα</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<b>1</b>				
<b>2</b>				
<b>3</b>				
<b>ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ</b>				

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :**

Η έγκριση της παρούσας πτυχιακής εργασίας, από το τμήμα Πλοιάρχων της Α.Ε.Ν.  
Μακεδονίας με έδρα Νέα Μηχανιώνα, δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του  
συγγραφέα. Ν. 5343/1932 Άρθρο 202 Παρ. 2

*Ευχαριστούμε τις οικογένειες μας για την αμέριστη συμπαράσταση....*

## Περιεχόμενα

Πρόλογος .....	11
Κεφάλαιο 1: Ο τομέας των μεταφορών και η σχέση του με τη παγκόσμια οικονομία	13
Κεφάλαιο 2: Οικονομική Κρίση .....	14
Κεφάλαιο 3: Διάκριση της tramp και liner ναυτιλίας.....	20
Κεφάλαιο 4: Μοντέλο ναυτιλιακής αγοράς.....	23
4.1 Ζήτηση χωρητικότητας.....	24
4.2 Η σύνθεση της παγκόσμιας οικονομίας.....	25
4.3 Η διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων .....	26
4.4 Η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών .....	27
4.5 Εξωγενείς παράγοντες .....	28
4.6 Το κόστος μεταφοράς των θαλάσσιων υπηρεσιών .....	30
Κεφάλαιο 5: Προσφορά χωρητικότητας.....	31
5.1 Οι ομάδες λήψης αποφάσεων .....	31
5.2 Η συνολική χωρητικότητα του παγκοσμίου εμπορικού στόλου.....	33
5.3 Η παραγωγικότητα του εμπορικού στόλου.....	35
5.4 Ναυπήγηση και παράδοση πλοίων .....	37
5.5 Ολοκλήρωση της οικονομικής εκμετάλλευσης των πλοίων και η διάλυση τους .....	39
5.6 Οι εξελίξεις των ναύλων και οι προσδοκίες των πλοιοκτητών .....	44
Κεφάλαιο 6: Μηχανισμός καθορισμού ναύλου .....	45
6.1 Λειτουργίες της προσφοράς και ζήτησης πλοίων .....	45
6.2 Ισορροπία και ο ρόλος του χρόνου σε αυτήν.....	48
6.3 Στιγμιαία ισορροπία .....	49
6.4 Βραχυπρόθεσμη ισορροπία.....	50
6.5 Μακροπρόθεσμη ισορροπία .....	51

Κεφάλαιο 7: Ναυτιλιακοί οργανισμοί που σχετίζονται με ναυλώσεις .....	52
7.1 Bimco (Baltic and International Maritime Council) .....	53
7.2 FONASBA (Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents) .....	54
7.3 INTERCARGO (International Association of dry cargo ship-owners).....	54
7.4 INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners)...	55
7.5 ITF (International Transport Workers' Federation).....	56
7.6 P&I Club (Protection and Indemnity club) .....	57
Κεφάλαιο 8: ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΕΣ .....	59
8.1 Baltic Freight Index (BFI) .....	60
8.2 Baltic Dry Index (BDI) .....	62
8.3 Ναυλοδείκτες Baltic Handy Index (BHI), Baltic HandyMax Index (BHMI) και Baltic Supramax Index (BSI).....	64
8.4 Baltic Panamax Index (BPI) .....	65
8.5 Baltic Capesize Index (BCI) .....	65
8.6 SSY Atlantic Cape size Index (ACI) .....	69
8.7 SSY Pacific Capesize Index (PCI).....	70
8.8 J E Hyde Shipping Index (JEHSI) .....	72
8.9 Howe Robinson Container Index.....	73
8.10 Hamburg Index .....	74
Κεφάλαιο 9:ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ .....	76
9.1 International Tanker Freight Index Limited (ITFL) .....	77
9.2 WORLDSCALE .....	77
Κεφάλαιο 10: Ναυτιλιακοί κύκλοι .....	81
10.1 Χρονική διάρκεια ναυτιλιακών κύκλων .....	81
10.2 Φάσεις ναυτιλιακών κύκλων .....	81
Κεφάλαιο 11: Ιστορική αναδρομή ναυτιλιακών κύκλων .....	83

11.1 Πρώτος κύκλος: 1873-1881 .....	83
11.2 Δεύτερος κύκλος: 1881-1889 .....	83
11.3 Τρίτος κύκλος: 1889-1900 .....	83
11.4 Τέταρτος κύκλος: 1900-1912.....	84
11.5 Ναυτιλιακοί κύκλοι των ετών 1921-1938.....	84
11.6 Πέμπτος κύκλος 192-1926.....	84
11.7 Έκτος κύκλος:1926-1937.....	85
11.8 Ναυτιλιακοί κύκλοι των ετών 1945-2000.....	86
11.9 Έβδομος κύκλος: 1945-1951 .....	86
11.10 Όγδοος κύκλος: 1951-1957 .....	86
11.11 Ένατος κύκλος: 1957-1966.....	87
11.12 Δέκατος κύκλος: 1966-1975 .....	87
11.12 Ενδέκατος κύκλος (δεξαμενόπλοια): 1975-1988.....	88
11.13 Ενδέκατος κύκλος (πλοία ξηρού φορτίου): 1975-1980.....	89
11.14 Δωδέκατος κύκλος (πλοία ξηρού φορτίου) :1980-1988.....	89
11.15 Δέκατος τρίτος κύκλος: 1989-1996 .....	89
11.16 Δέκατος τέταρτος κύκλος: 1995-2000.....	90
Κεφάλαιο 12: ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ .....	90
12.1 Διάκριση ναυλοσυμφώνων .....	91
12.2 Όρος «Lay/Can» .....	91
12.3 Ευθύνη για το φορτίο.....	92
12.4 Ευθύνη έναντι τρίτων .....	92
12.5 Ρήτρες .....	93
12.6 Υπογραφή ναυλοσυμφώνων .....	94
12.7 Παράγοντες που επηρεάζουν τα ναυλοσύμφωνα .....	94
Κεφάλαιο 13: Υποδειγματα ναυλοσυμφώνων.....	96
13.1 Ναυλοσύμφωνο ταξιδιού .....	96

13.2 Χρονοναυλοσύμφωνο .....	99
13.3 Ναυλοσύμφωνο γυμνού πλοίου .....	101
13.4 Ναυλοσύμφωνο εργολαβικής μεταφοράς.....	104
13.5 Ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδίων.....	106
Συμπεράσματα .....	107
Βιβλιογραφία .....	108

## **Περιεχόμενα Πινάκων**

Πίνακας 2 Εξέλιξη της ελληνικής σημαίας .....	16
Πίνακας 1 Ο Ελληνόκτητος στόλος το 2013 .....	16
Πίνακας 3 Αγορές και Πωλήσεις Πλοίων .....	17
Πίνακας 4 Παραγγελίες νεότευκτων ελληνικών πλοίων το 2014 .....	18
Πίνακας 5 Η εκτόξευση του "BDI" το 2008.....	19
Πίνακας 6 Εξέλιξη της προσφοράς και της ζήτησης στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία .....	20
Πίνακας 7 Η λειτουργία της προσφοράς .....	46
Πίνακας 8 Η λειτουργία της στιγμιαίας ισορροπίας στην αγορά των "VLCC" .....	49
Πίνακας 9 Βραχυπρόθεσμη ισορροπία (short- run equilibrium).....	50
Πίνακας 10 Αριθμός πλοίων με βάση το μέγεθος .....	55
Πίνακας 11 Το χαμηλότερο σε επίπεδο κλείσιμο του δείκτη "BDI" από τον Αύγουστο του 1986 με 632 μονάδες.....	63
Πίνακας 12 Δραματική μείωση του ναυλοδείκτη "BDI".....	63
Πίνακας 13 Η Πορεία της ναυλαγοράς χύδην ξηρού φορτίου και των επιμέρους αγορών .....	66
Πίνακας 14 Πορεία της ναυλαγοράς του χύδην ξηρού φορτίου.....	67
Πίνακας 15 SSY Atlantic Capesize Index .....	69
Πίνακας 16 Η εξέλιξη του ναυλοδείκτη SSY Atlantic Capesize.....	70
Πίνακας 17 SSY Pacific Capesize Index και οι διαδρομές του.....	71
Πίνακας 18 Η εξέλιξη του ναυλοδείκτη SSY Pacific Capesize .....	71
Πίνακας 19 Η σύνθεση του ναυλοδείκτη J E Hyde Shipping Index (JEHSI) .....	72
Πίνακας 20 Η εξέλιξη μέσω των τιμών του ναυλοδείκτη JE Hyde&Co .....	73
Πίνακας 21 Χαρακτηριστικά Πλοίων.....	74



Πίνακας 22 Μεταβολή των "BDTI" και "BCTI" .....	76
---	----

## **Περιεχόμενα εικόνων**

Εικόνα 1 ΑΠΕ (JEON HEON-KYUN) .....	22
Εικόνα 2 ΠΗΓΗ: <a href="http://www.naftikachronika.gr">http://www.naftikachronika.gr</a> .....	41
Εικόνα 3 ΠΗΓΗ: <a href="http://bimco.org">bimco.org</a> .....	53

## ΛΙΣΤΑ ΣΥΝΤΟΜΕΥΣΕΩΝ

ΑΕΠ		Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
DWT		Deadweight Tonnage
ΕΕ		Ευρωπαϊκή Ένωση
LNG		Liquefied Natural Gas
LPG		Liquefied Petroleum Gas
BDI		Baltic Dry Index
MT		Metric Ton
TEU		Twenty-foot Equivalent Unit
FEU		Forty Foot Equivalent Units.
USEC		United States East Coast
MARPOL		International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
ULCC		Ultra Large Crude Carrier
BIMCO		Baltic and International Maritime Council
CGT		Compensated Gross Tonnage
VLCC		Very Large Crude Carrier
LTD		Light Displacement
RO -RO		Roll-on/roll-off Ships
MTM		Millions Ton Miles
BTM		Billions Ton Miles
FONASBA		The Federation Of National Associations of Ship Brokers and Agents
ITF		International Transport Workers' Federation
INTERCARGO		International Association of dry cargo ship-owners
INTERTANKO		International Association of Independent Tanker Owners
P&I CLUB		Protection and Indemnity insurance Club
IMO		International Maritime Organization
ISM		International Safety Management
IACS		International Association of Classification Societies
ITUC		International Trade Union confederation
BFI		Baltic Freight Index
WF		Weighting Factor
BDI		Baltic Dry Index
BHMI		Baltic HandyMax Index
BPI		Baltic Panamax Index
BCI		Baltic Capesize Index
BHI		Baltic Handy Index
BSI		Baltic Supramax Index
ACI		Atlantic Capesize Index
SSY		Simpson Spence Young Global Shipbroker Oil Tanker SSY
T/C		Time Charter
WCI		World Container Index
BDTI		Baltic Dirty Tanker Index

## Πρόλογος

Ένα αναπόσπαστο κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας είναι οι θαλάσσιες μεταφορές και το διεθνές εμπόριο το οποίο καθορίζεται από τη σχέση μεταξύ παραγωγής και κατανάλωσης. Η παρούσα εργασία έχει σκοπό να εξετάσει τις επιπτώσεις στα ναυλοσύμφωνα από τη πρόσφατη χρηματοοικονομική κρίση που έχει άμεσο αντίκτυπο στην ναυλαγορά και στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία. Στο πρώτο κεφάλαιο λοιπόν θα εξετασθεί από την πλευρά των θαλάσσιων μεταφορών, τη σχέση του με την παγκόσμια οικονομία, καθώς και ο ρόλος της οικονομικής κρίσης που επηρέασε τις θαλάσσιες μεταφορές. Στη συνέχεια θα γίνει μια διάκριση μεταξύ της αγοράς της «Tramp» και της «Liner» Ναυτιλίας και ποιες είναι οι βασικές τους διαφορές. Όπως έχει αναφερθεί οι θαλάσσιες μεταφορές είναι μέρος της οικονομίας καθώς πρέπει να συνδεθεί ο τομέας της παραγωγής με τον τομέα της κατανάλωσης σε όλο το εύρος του διεθνούς εμπορίου. Επομένως η ανάλυση των δυνάμεων της προσφοράς και της ζήτησης θαλάσσιας μεταφοράς είναι αξιοσημείωτο να εξηγηθεί, καθώς και από ποιους παράγοντες μπορούν να επηρεαστούν αυτές, με αποτέλεσμα την εξίσωση αυτών των δυνάμεων να ορίσουν το ναύλο με τον οποίο θα «κλείσει» η συμφωνία μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών προς μεταφορά εμπορεύματος. Γύρω λοιπόν από αυτό το μοντέλο της προσφοράς και της ζήτησης, υπάρχουν οργανώσεις οι οποίες εξυπηρετούν τα συμφέροντα του κάθε συμβαλλόμενου μέρους ξεχωριστά. Άρα στη συνέχεια γίνεται αναφορά σε αυτές τις οργανώσεις και με ποιο τρόπο αυτές οφείλουν να ενημερώνουν το κάθε μέλος ξεχωριστά, γιατί πρέπει να τονιστεί ότι η πληροφόρηση παίζει καθοριστικό ρόλο όταν οι εμπορευματικές πράξεις γίνονται ανά τον κόσμο. Στη συνέχεια της εργασίας αυτής γίνεται η μελέτη των ναυλοδεικτών και ο ρόλος τους στο κλείσιμο της συμφωνίας, όπως επίσης και η ανάγκη της χρήσης των χρηματοοικονομικών εργαλείων που ονομάζονται ναυλοδείκτες και η διάκριση τους ανάλογα με την αγορά. Διανύουμε την 7<sup>η</sup> χρονιά της οικονομικής κρίσης και ο ρόλος του στην ναυλαγορά είναι χρήσιμος όπως και η μελέτη των οικονομικών κύκλων. Για το λόγο αυτό στη συνέχεια προχωρήσαμε σε ανάλυση κάποιων χαρακτηριστικών των οικονομικών κύκλων. Συγκεκριμένα, κατηγοριοποιήσαμε τους οικονομικούς κύκλους με βάση τη χρονική τους διάρκεια σε βραχείας και μακράς διάρκειας. Επιπλέον, αναφερθήκαμε στις φάσεις (ύφεση, ανάκαμψη, κορύφωση, κατάρρευση) των οικονομικών κύκλων, όπως επίσης και στα χαρακτηριστικά τους από το 1873 μέχρι και το 2000, σε μια σύντομη ιστορική αναδρομή. Τέλος, αναφερθήκαμε στα

ναυλοσύμφωνα. Συγκεκριμένα, αναλύσαμε τη διάκριση των ναυλοσυμφώνων με βάση τα γεωγραφικά όρια και την έννοια της αξιοπλοΐας, τον όρο Lay/Can, τις ευθύνες για το φορτίο και τις ευθύνες έναντι τρίτων, τις ρήτρες που περιλαμβάνουν τα ναυλοσύμφωνα, τον τρόπο υπογραφής των ναυλοσυμφώνων, τους παράγοντες που επηρεάζουν τα ναυλοσύμφωνα και τα υποδείγματα ναυλοσυμφώνων.

## **Κεφάλαιο 1: Ο τομέας των μεταφορών και η σχέση του με τη παγκόσμια οικονομία**

Τον 21<sup>ο</sup> αιώνα που διανύουμε η τεχνολογική πρόοδος, με την ανάπτυξη των οικονομιών, του καταναλωτισμού και της ζήτησης μεταφοράς προϊόντων, είτε καταναλωτικών είτε κεφαλαιουχικών απαιτεί την προσαρμογή των εμπορικών πλοίων στην μεταφορά αυτών. Έχοντας λάβει υπόψη ότι οι η οικονομία διεθνοποιείται συνεχώς και την πληροφόρηση για τις εξελίξεις της παγκόσμιας οικονομίας να είναι τόσο άμεσες και προσβάσιμες, όσο η πληροφόρηση για τα τοπικά νέα της περιοχής από το καθένα. Μπορεί να συμπεράνει κάποιος ότι βρισκόμαστε σε ένα πολύ μικρό, διεθνή και υψηλής τεχνολογίας κόσμο. Φυσικά γύρω από κάθε οικονομία υπάρχουν προϊόντα και υπηρεσίες που μέσω των συμβατικών μεταφορών ικανοποιούν τις ανάγκες αυτών. Τα μέσα με τα οποία μεταφέρονται τα προϊόντα μπορεί να είναι είτε μέσω αεροπλάνου, είτε φορτηγών αυτοκινήτων, είτε μέσω σιδηρόδρομου, είτε μέσω πλοίων. Η σχέση ανάμεσα της μεταφοράς και του εμπορίου είναι στενή και αμφίδρομη, για να μπορέσει να ακμάσουν οι μεταφορές ανά τον κόσμο , πρέπει αναλογικά να υπάρξει άνθιση και στο εμπόριο και γενικότερα στην παγκόσμια οικονομία. Επομένως η προσφορά και η ζήτηση είναι αυτή που καθορίζει, με ποιο μέσο θα μεταφερθεί το προϊόν, το κόστος μεταφοράς, το χρόνο στον οποίον ο αγοραστής ζητά το προϊόν και ο χώρος στον οποίο δημιουργούν οι δυνάμεις της προσφοράς και της ζήτησης. «Ως μεταφορές, στον οικονομικό και εμπορικό χώρο, ονομάζονται γενικά οποιεσδήποτε μετακινήσεις επιβατών και φορτίων από έναν τόπο σε έναν άλλον. Συνήθως η μετακίνηση επιβατών και φορτίων γίνεται έναντι κάποιας αμοιβής που ονομάζεται εισιτήριο ή κόμιστρο ή ναύλος. Συνεπώς οι μεταφορές αποτελούν εμπορικές πράξεις, παράγουσες οικονομική χρησιμότητα<sup>1</sup>». Ο τομέας των μεταφορών είναι ένας συνδεδετικός κρίκος ανάμεσα στις ανάγκες των ανθρώπων για κατανάλωση και των βιομηχανιών οι οποίες παράγουν αυτά τα προϊόντα, είτε πρόκειται για την πρωτογενή παραγωγή, είτε πρόκειται για την δευτερογενή παραγωγή. Ξεκινώντας από την πρωτογενή παραγωγή, όπου οι ποσότητες μεταφοράς είναι μεγάλες και το καταλληλότερο μέσο μεταφοράς είναι το πλοίο μέχρι και την πιο απλή μεταφορά ενός courier στο παραλήπτη του. Επομένως ο τομέας των

---

<sup>1</sup> <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82>

μεταφορών ενώνει ένα φάσμα δραστηριοτήτων μιας κοινωνίας που είναι άμεσα συνδεδεμένες με τις κοινωνικοοικονομικές και τεχνολογικές μεταβολές οι οποίες λαμβάνουν χώρα. Όπως για παράδειγμα η μεταφορά ενός εργοστασίου κοντά σε λιμενικές εγκαταστάσεις προκειμένου να μειώσει το κόστος μεταφοράς του φορτηγού αυτοκινήτου που θα το μεταφέρει στο λιμάνι φορτώσεως, που με τη σειρά του το πλοίο θα συνεχίσει το έργο της μεταφοράς δια θαλάσσης έως ότου ολοκληρώσει το ταξίδι στο λιμάνι εκφόρτωσης και θα συνεχιστεί η μεταφορά είτε μέσω φορτηγών είτε μέσω σιδηροδρόμου στο τελικό παραλήπτη, οποίος μπορεί να είναι και αυτός μέρος του δευτερογενούς τομέα παράγωγης. Εκεί το φορτίο θα επεξεργαστεί και στη συνέχεια θα είναι πάλι η αναγκαία μεταφορά αυτού στο τελικό παραλήπτη οποίος είναι και αυτός που θα το καταναλώσει. «Κατ' επέκταση, ο τομέας των μεταφορών είναι στενά συνδεδεμένος με το σύνολο μίας οικονομίας, καθώς επιτρέπει τον ανταγωνισμό, δίνει κίνητρα για νεοτερισμούς, προσφέρει νέες ευκαιρίες, δίνει πρόσβαση σε νέες αγορές και προωθεί την οικονομική ανάπτυξη. Μάλιστα, η σχέση μεταξύ μεταφορών και οικονομικής ανάπτυξης είναι γνωστό, εδώ και πολλά χρόνια, ότι είναι ανάλογη. Σε περιόδους οικονομικής ανάπτυξης (αύξηση παγκόσμιου ΑΕΠ), η ζήτηση για μεταφορές αυξάνεται και μάλιστα με μεγαλύτερο ρυθμό από αυτό του ΑΕΠ, λόγω της πιο γρήγορης αύξησης του παγκόσμιου εμπορίου. Αντίθετα σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, η ζήτηση για μεταφορές μειώνεται.»<sup>2</sup>

## **Κεφάλαιο 2:Οικονομική Κρίση**

Η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία έχει μεγάλη σημασία για την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα, το 80% του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων κατ' όγκο μεταφέρεται δια θαλάσσης. Η ελληνική ναυτιλία κατέχει εξέχουσα θέση παγκοσμίως στην θαλάσσιες μεταφορές. Ο ελληνικός στόλος (δηλαδή τα πλοία των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι Έλληνες πολίτες, ανεξάρτητα από τη σημαία του πλοίου) κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως, όσον αφορά τις διεθνείς ικανότητες εμπορικού στόλου, αντιπροσωπεύουν το 16,16% της συνολικής μεταφορικής ικανότητας του κόσμου. Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας και μαζί με τον τουρισμό αποτελεί από τους πιο σημαντικούς τομείς εξαγωγών της. Αυτό το μεγάλο περιουσιακό στοιχείο έχει μια

---

<sup>2</sup>Focus Group's Report, "The future of Transport",20.02.2009, Rodrigue Jean Paul, Comtois Claude

σημαντική συμβολή στην ελληνική οικονομία. Κατά την περίοδο 2000-2013, οι ετήσιες καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσώπευαν το 3,7% του ελληνικού ΑΕΠ, κατά μέσο όρο, καλύπτοντας το 16,6% των ετήσιων εισαγωγών αγαθών. Σε σύγκριση, οι ετήσιες καθαρές εισπράξεις από την τουριστική βιομηχανία αντιπροσώπευαν το 4,2% του Ελληνικού ΑΕΠ κατά μέσο όρο κατά την ίδια περίοδο, καλύπτοντας το 18,9% των εισαγόμενων αγαθών. Η συνολική προστιθέμενη αξία του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών για την ελληνική οικονομία, λαμβάνοντας υπόψη τόσο την άμεση συμβολή και τον έμμεσο αντίκτυπο και σε άλλους τομείς, όπως οι υπηρεσίες δίκαιο, ακίνητη περιουσία, την εφοδιαστική, την ασφάλιση και τα διυλιστήρια, εκτιμάται σε πάνω από 7,0% (άμεση και έμμεση) του 2012 ΑΕΠ, παρέχοντας απασχόληση σε 192.000 εργαζομένους.

Στις ενότητες που ακολουθούν, αναφέρουμε τις κυριότερες εξελίξεις της ελληνικής ναυτιλίας, την εξέλιξη της ελληνικών εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές και τις προοπτικές από τους κύριους παράγοντες που επηρεάζουν αυτές τις αποδείξεις. Στη συνέχεια, κάνουμε μια εκτίμηση για τη μελλοντική πορεία των ναύλων. Στη συνέχεια, με βάση αυτές τις εκτιμήσεις και για τις τάσεις αύξησης του μεγέθους του ελληνικού στόλου, προβλέπουμε το μέλλον των καθαρών εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές. Το σενάριο σε ετήσιο ρυθμό αύξησης των καθαρών εισπράξεων είναι ίσο με το 18,8% το 2014 και 18,9% το 2015, αντιπροσωπεύοντας το 4,9% του ΑΕΠ και 5,7% του ΑΕΠ το 2014 και το 2015, αντίστοιχα. Παρά την αστάθεια που υπάρχει στους διεθνείς ναύλους, στους περιορισμούς του τραπεζικού δανεισμού και το γεγονός ότι η ελληνική οικονομία το 2013 έτρεχε για έκτο συνεχόμενο έτος ύφεσης, με το 25% μείωση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία παρέμεινε ιδιαίτερα ανταγωνιστική, δείχνει μια εντυπωσιακή απόδοση σε όσον αφορά τον αριθμό, την ηλικία και το μέγεθος.

Ο Πίνακας 1 δείχνει ότι οι Έλληνες ελέγχουν 16,16% του παγκόσμιου στόλου όσον αφορά την ικανότητα, ανεξάρτητα από τη σημαία των πλοίων. Το 2013, διατήρησαν 3.669 πλοία, τα οποία αντιστοιχούν σε συνολική χωρητικότητα 261.630.000 τόνους νεκρού βάρους (dwt) (Πίνακας 1). Ο Ελληνικός στόλος παρέμεινε στη δεύτερη κατάταξη σε παγκόσμιο επίπεδο από το 2008, τώρα προηγείται της Ιαπωνίας. Χύδην ξηρού φορτίου πλοία και δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου αποτελούν περισσότερο από το 80% της συνολικής χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου.

**Πίνακας 1 Ο Ελληνόκτητος στόλος το 2013**

2013			
	<b>Greek</b> (% of Greek total in parenthesis)	<b>World</b>	<b>Greek as % of world</b>
Capacity in million dwt*	261.63	1,619.0	16.16%
of which:			
Ore & Bulk carriers	132.88 (50.8%)	717.9	18.51%
Crude Oil Tankers	82.28 (31.5%)	352.8	23.32%
Chemical & Product Tankers	46.47 (17.8%)	336.5	13.81%
Average Age of the Greek fleet	9.9	12.4	

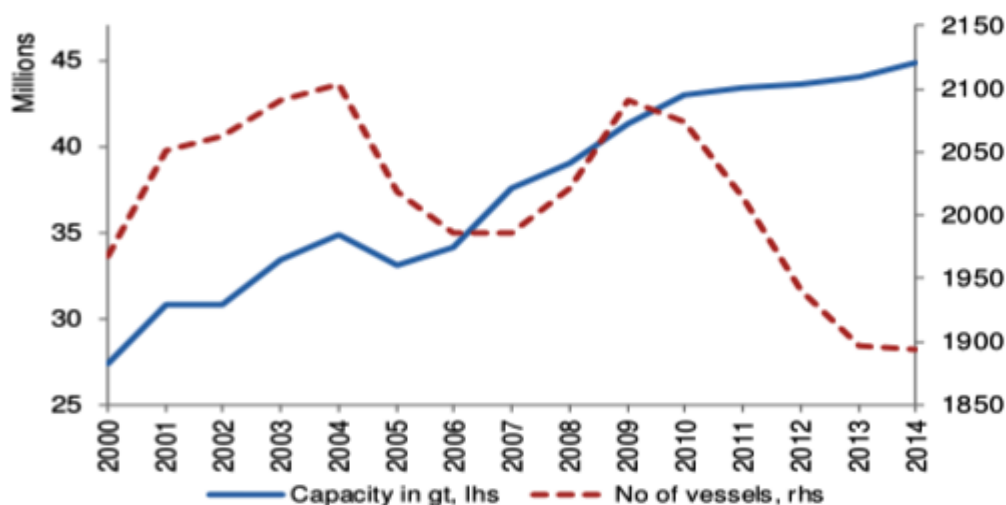
\* abbreviation for deadweight, a measure of how much weight a ship can safely carry

Note: Data refer to merchant vessels in excess of 1000 gross tonnage (a measurement for the internal volume of a ship). Also, data refer to vessels owned by Greek companies around the world. The difference with the Greek flag vessels is that the latter refer only to those vessels registered in the Greek national registry.

ΠΗΓΗ: Eurobank Research calculations based on data from the “Annual Report 2013 – 2014 of the Union of Greek Shipowner

Η υπό ελληνική σημαία στόλος (δηλαδή για τα πλοία άνω των 1.000 κόρων ολικής χωρητικότητας εγγεγραμμένοι στο ελληνικό εθνικό μητρώο, το 2013 αντιπροσώπευαν 802 πλοία, έβδομη διεθνώς και το δεύτερη στην ΕΕ. Ο στόλος υπό ελληνική σημαία αντιπροσωπεύει το 28,5% της συνολικής χωρητικότητας του ελληνικού στόλου. Τελικά, ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου μειώθηκε σταδιακά σε 9,9 το 2013 σε περισσότερο από 15 το 2000, γεγονός που αντανακλά όχι μόνο την επένδυση σε νέα πλοία, αλλά και την πώληση και την αυξανόμενη τάση διάλυσης των παλαιότερων πλοίων. Ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν στα 12,4 χρόνια το 2013. Ο πίνακας 2 απεικονίζει την εξέλιξη της ελληνικής σημαίας στα πλοία. Όπως μπορεί να φανεί, η χωρητικότητα των πλοίων αυξήθηκε με την πάροδο του χρόνου, ενώ ο αριθμός των πλοίων μειώθηκε, ως αποτέλεσμα της υποκατάστασης των παλαιών πλοίων με νέα, μεγαλύτερα πλοία.

**Πίνακας 2 Εξέλιξη της ελληνικής σημαίας**

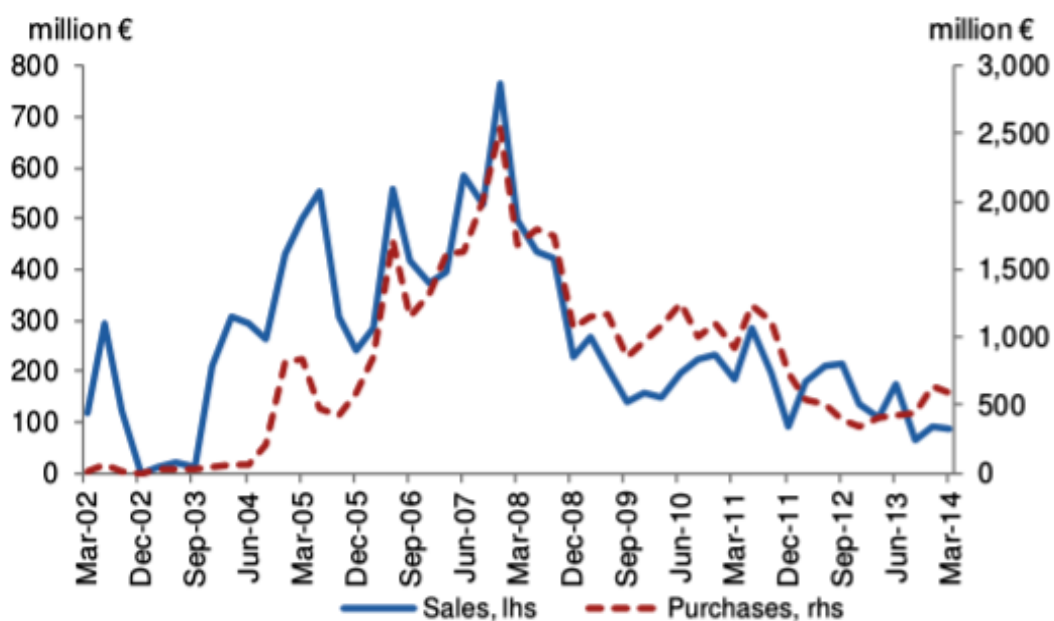


ΠΗΓΗ: ELSTAT



Ένα από τα κύρια μειονεκτήματα στο τομέα της ελληνικής ναυτιλίας τα τελευταία χρόνια ήταν η μεγάλη ηλικία του στόλου. Διάφοροι παράγοντες συνέβαλαν στην ανανέωση του στόλου από το 2004. Οι νέοι περιβαλλοντικοί κανόνες και η αύξηση της διεθνούς ζήτησης για μεταφορές, λόγω της έκρηξης του παγκόσμιου εμπορίου οδήγησε τους Έλληνες πλοιοκτήτες να εκμεταλλεύονται τη δεσπόμενη θέση τους στον τομέα και να επενδύσουν σε νέα πλοία. Αυτό είναι εμφανές στα δεδομένα των αγορών και των πωλήσεων πλοίων του εμπορικού ισοζυγίου (Πίνακας 3).

**Πίνακας 3 Αγορές και Πωλήσεις Πλοίων**



ΠΗΓΗ: ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

Σημειώνεται ότι οι πληροφορίες που παρουσιάζονται στον Πίνακα 3 με βάση τις συναλλαγές που πραγματοποιούνται μέσω των ελληνικών τραπεζών ή των τραπεζών με παρουσία στην Ελλάδα, που αφορούν στις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα ή με παρουσία στην Ελλάδα, η οποία μπορεί να ελέγχει τα πλοία υπό ελληνική ή ξένη σημαία. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα μπορεί να μην απεικονίζουν επακριβώς το σύνολο των αγορών και τη δραστηριότητα των πωλήσεων, η πρόσβαση των εταιρειών στο διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα.

### **Οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές**

Από τον Απρίλιο του 2014 εκκρεμείς παραγγελίες νεότευκτων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές ανέρχονται σε 495 πλοία (περίπου 10,0% του παγκόσμιου βιβλίου παραγγελιών). Από τα πλοία αυτά, 222 φορτηγά χύδην φορτίου αντιπροσωπεύοντας

περίπου το 13,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας φορτηγά πλοία. Οι εξελίξεις στις τιμές των ναύλων που το βιβλίο παραγγελιών της ελληνικής ναυτιλίας κατά τα τελευταία χρόνια δείχνει μια διαφοροποίηση σε ειδικευμένα πλοία, όπως τα πλοία LNG, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και των εξεδρών ανοικτής θαλάσσης και πλοία γεωτρήσεων.

**Πίνακας 4 Παραγγελίες νεότευκτων ελληνικών πλοίων το 2014**

Category	Greece		Share of world (in each type)
	Number of vessels	Dwt, million	Dwt, million
Bulkers	222	22.0	13.5%
Tankers	70	7.9	11.3%
Containerships	70	5.5	13.0%
L.N.G./L.P.G.	87	4.7	29.0%
Other	46	3.6	33.0%
<b>Total</b>	<b>495</b>	<b>43.7</b>	<b>14.7%</b>

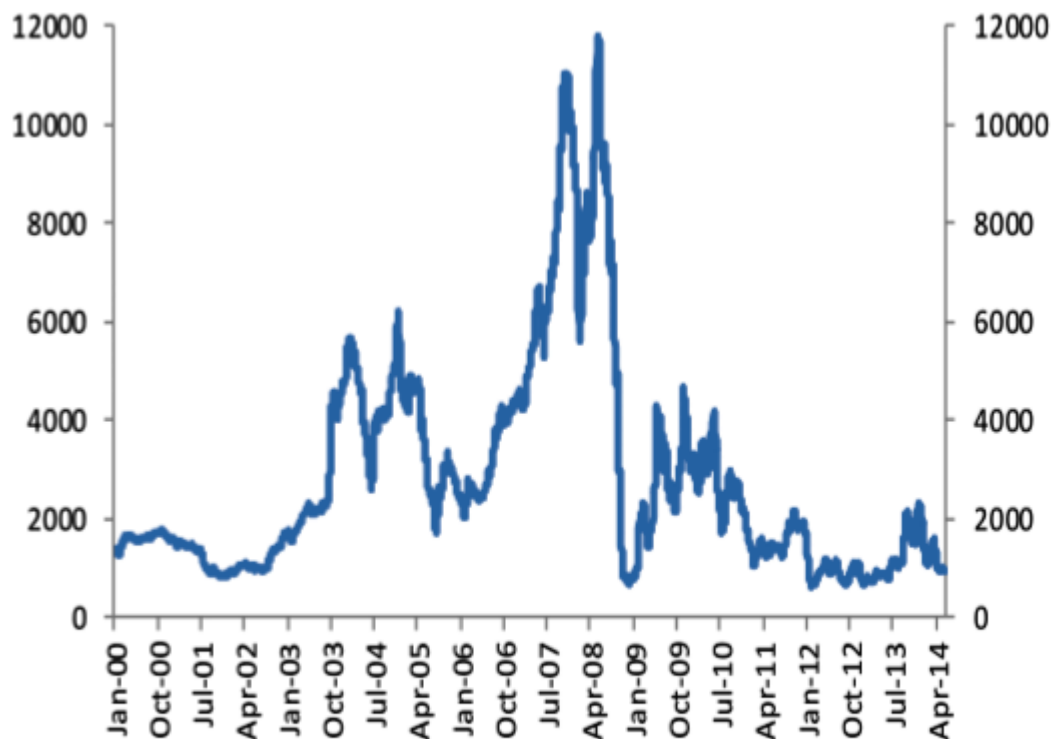
ΠΗΓΗ: Clarkson, EurobankResearchcalculations

Οι τιμές των ναύλων στις θαλάσσιες μεταφορές καθοδηγείται από τη ζήτηση και την προσφορά. Από την πλευρά της ζήτησης, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι άμεσα συνδεδεμένη με το παγκόσμιο εμπόριο, δεδομένου ότι το 80% των παγκόσμιων αγαθών μεταφέρονται δια θαλάσσης, περισσότερο από το ήμισυ των οποίων είναι ξηρών φορτίων χύδην. Το μέγεθος και η διαθεσιμότητα του παγκόσμιου στόλου επηρεάζει την πλευρά της προσφοράς. Ο Δείκτης Baltic Dry (BDI) χρησιμοποιείται ως σημείο αναφοράς για την παγκόσμια αγορά εμπορευμάτων και θεωρείται επίσης ως ένα αποτελεσματικό ηγετικό οικονομικό δείκτη της μελλοντικής οικονομικής ανάπτυξης και της παραγωγής. Παρακολουθεί τις τιμές που εφαρμόζε για τα πλοία που μεταφέρουν εμπορεύματα τα οποία ως επί το πλείστον λειτουργούν ως εισροές πρώτων υλών για τη βιομηχανική παραγωγή.

Κατά την περίοδο 2000-2008, ο BDI έφτασε πολύ ψηλά όπως διαπιστώνεται στον Πίνακα 5 λόγω της ταχείας επέκτασης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου. Στη συνέχεια, η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση είχε σοβαρές επιπτώσεις στο παγκόσμιο εμπόριο. Οικονομική δραστηριότητα των αναπτυσσόμενων οικονομιών μειώθηκε δραματικά, οδηγώντας σε μαζικές περικοπές στη βιομηχανική παραγωγή και, ως εκ τούτου, σε σημαντική μείωση της ζήτησης για μεταφορές. Το τελευταίο, σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά πλοίων, λόγω του μεγάλου αριθμού των παραγγελιών κατά τη διάρκεια των «χρυσών» χρονών (ιδιαίτερα κατά την περίοδο

2007-2008), οδήγησε τους ναύλους στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων δεκαετιών.

**Πίνακας 5 Η εκτόξευση του "BDI" το 2008**

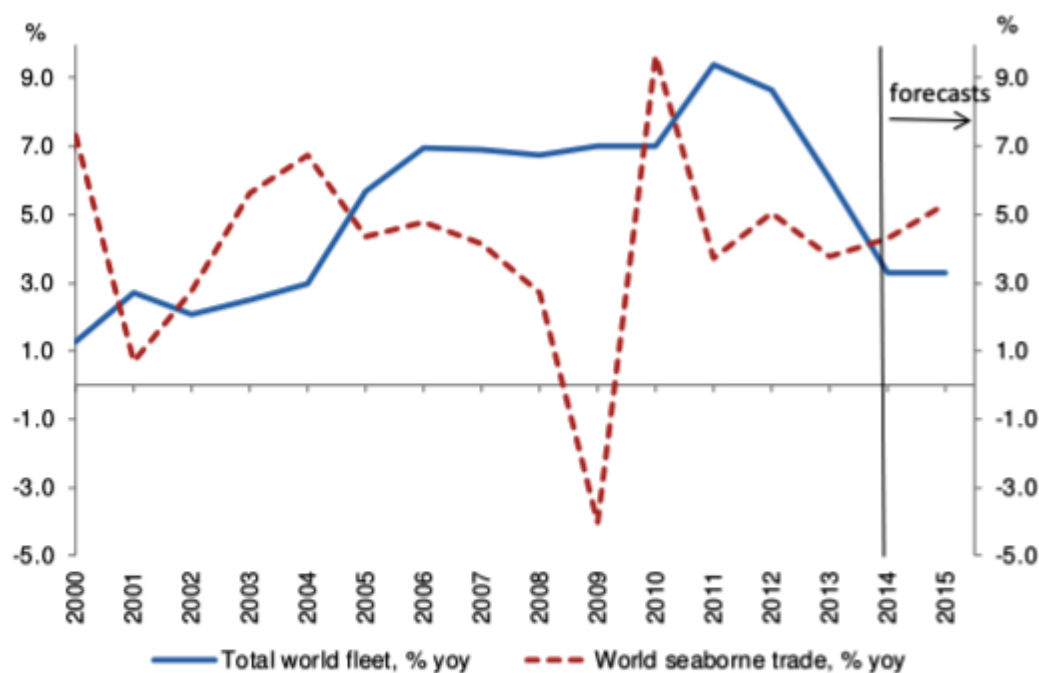


*Note: Baltic Dry Index is a shipping and trade index created by the London-based Baltic Exchange that measures changes in the cost to transport raw materials such as metals, grains and fossil fuels by sea.*

ΠΗΓΗ: Bloomberg

Κοιτώντας προς το μέλλον, οι τιμές των ναύλων αναμένεται να αυξηθούν στο πλαίσιο μιας συνεχούς αύξησης της παγκόσμιας ζήτησης. Ωστόσο, η αύξηση των ναύλων αναμένεται να μετριαστεί από την υπάρχουσα πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα. Μεσοπρόθεσμα, όμως, η υπερπροσφορά αναμένεται να αποτελέσει μικρότερο πρόβλημα, όπως η αύξηση της ζήτησης προβλέπεται να ξεπεράσει την αύξηση της προσφοράς κατά τα επόμενα έτη (Πίνακας 6).

**Πίνακας 6 Εξέλιξη της προσφοράς και της ζήτησης στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία**



*Note: The source of data on seaborne trade growth, fleet growth and forecasts for fleet growth is Clarkson. Forecasts for seaborne trade growth are taken from IMF with the assumption that growth in seaborne trade will be equal to growth in world exports of goods, given that 80% of the world's merchandise trade is transported by sea.*

ΠΗΓΗ: Clarkson, IMF World Economic Outlook April 2014

### **Κεφάλαιο 3: Διάκριση της tramp και liner ναυτιλίας**

Η διάκριση της ναυτιλιακής αγοράς γίνεται με κριτήριο τον τύπο της μεταφορικής υπηρεσίας των πλοίων. Με βάση το κριτήριο αυτό η παγκόσμια ναυτιλία διακρίνεται στην αγορά των πλοίων tramp και στην αγορά των πλοίων liner. Τα πλοία που δεν εκτελούν προγραμματισμένο τακτικό δρομολόγιο αλλά υπόκεινται στις εκάστοτε συνθήκες της αγοράς προς απασχόληση των πλοίων, δηλαδή δεν έχουν προκαθορισμένα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, προσαρμόζονται στις ανάγκες και τις ευκαιρίες ζήτησης χωρητικότητας. Τα πλοία που ανήκουν στην ελεύθερη αγορά δεν έχουν συγκεκριμένη κατασκευή εκτελούν κυρίως μεταφορές χύδην φορτίων μεταξύ δύο λιμένων η περισσότερων. Η απασχόληση αυτών παρουσιάζει διαφορές στα λιμάνια φορτοεκφορτώσεως και στον τύπο του φορτίου. Το συμβόλαιο που κλείνεται ανάμεσα στον μεταφορέα και στον ναυλωτή ονομάζεται

ναυλοσύμφωνο. Οι όροι με τους οποίους κλείνεται μια συμφωνία καθορίζεται από τα συμβαλλόμενα μέρη (μεταφορέα – ναυλωτή). Αφού συμφωνήσουν την ποσότητα την ποιότητα αλλά και τα έξοδα φορτοεκφορτώσεως όπως και τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου, καθορίζεται ο ναύλος. Υπάρχουν διάφοροι τύποι ναύλωσης οι οποίοι καθορίζουν τη μορφή απασχόλησης του πλοίου. Αυτοί είναι:

- Ναύλωση Πλοίου για ένα ή περισσότερα ταξίδια (Voyage Charter)
- Χρονοναύλωση (Time Charter)
- Μίσθωση Γυμνού Πλοίου (Bare Boat Charter)
- Το συμβόλαιο εργολαβικής μεταφοράς φορτίων (Contract of Affreightment ).

Η ναύλωση του πλοίου αφορά τις περισσότερες φορές την μέγιστη μεταφορική ικανότητα του πλοίου, δηλαδή την ποσότητα μεταφοράς του. Αυτό ορίζεται ως deadweight. Μονάδα μέτρησης είναι οι μετρικοί τόνοι (MT). Ο φορτωτής είναι υπεύθυνος για την εξεύρεση φορτίου προς μεταφορά και η υποχρέωση του να καταβάλει το συμφωνημένο ναύλο στον μεταφορέα. Τα φορτία είναι ομοειδές και πολλές φορές μπορεί να έχει παραπάνω από ένα είδος φορτίου προοριζόμενο για ένα ή περισσότερα λιμάνια εκφορτώσεως. Τα φορτία είναι χαμηλής αξίας και δεν είναι έτοιμα προς κατανάλωση, αλλά έχουν σκοπό την αποθεματοποίηση, την επεξεργασία, συντελώντας στον δευτερογενή παράγοντα της παραγωγής. Αποτέλεσμα αυτού είναι να μην απαιτείται η μεγάλη ταχύτητα του πλοίου.

Αντιθέτως στην αγορά των πλοίων liner υπάρχει ένα χαρακτηριστικό που την καθιστά στην αγορά των τακτικών γραμμών. Ο όγκος του θαλάσσιου εμπορεύματος ανάμεσα σε δύο ή περισσότερους τόπους δικαιολογεί να υπάρχει μια τακτική γραμμή που να εξυπηρετεί τους γεωγραφικούς τόπους προς μεταφορά φορτίου. Οι γραμμές αυτές χαρακτηρίζονται από την κανονικότητα των δρομολογίων και τις αναχωρήσεις «ακριβείας» από τους λιμένες, όπως και το περιορισμό της εισόδου εταιρειών προς μεταφορά. Τα μεταφερόμενα φορτία είναι υψηλής αξίας, είναι κυρίως αγαθά, μέσα παραγωγής, είτε προοριζόμενα προς άμεση κατανάλωση ή μέσα παραγωγής όπως τα διακινούμενα αγαθά που συντελούν στην παραγωγή προϊόντων. Οποιαδήποτε καθυστέρηση από τον μεταφορέα υπεισέρχονται σε claims (απαιτήσεις). Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα της ακινητοποίησης του κεφαλαίου που έχει ισχυρό αντίκτυπο στην αγορά, όταν καθημερινά μεταβάλλονται οι τιμές των αγαθών. Επομένως τα πλοία στην αγορά των liner απαιτούν εξειδικευμένο εξοπλισμό για την μεταφορά τους, η κατάλληλη ασφάλεια, η διατήρηση της ποιότητας του φορτίου και το

χρονοδιάγραμμα μεταφοράς είναι παράγοντες που χαρακτηρίζουν αυτήν την αγορά. Το συμβόλαιο που καθιστά την σχέση μεταφορέα – φορτωτή είναι η φορτωτική, ενώ το αντίτιμο αυτού είναι το ναυλολόγιο. Τα πλοία αυτά συνήθως μπορεί να έχουν διαφορετικούς φορτωτές, έτσι το πλοίο δεν φορτώνεται ολόκληρο από έναν φορτωτή. Σε κάθε λιμάνι προσέγγισης φορτώνεται ή εκφορτώνεται μέρος του φορτίου. Αυτή είναι η λεγόμενη ναύλωση χώρου. Γι αυτό το λόγο τα πλοία αυτά έχουν μια κανονικότητα και μια συχνότητα της τακτικής γραμμής που ακολουθούν.

Υπάρχουν ποντοπόρα πλοία που εκτελούν δρομολόγια ανά τον κόσμο στις κυριότερες εμπορικές διαδρομές. Αυτές ονομάζονται deep-sea liner services, π.χ. Ευρώπη –Κίνα. Επίσης η άλλη κατηγορία των υπηρεσιών που παρέχονται από τα πλοία που περιορίζονται σε τακτικές γραμμές κοντινών αποστάσεων σε συγκεκριμένη περιοχή ονομάζονται feeder services, π.χ. στη Μεσόγειο Θάλασσα.

«Ως τακτική θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία (liner service) ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από ένα πλοιοκτήτη ή ομάδα πλοιοκτητών, εκτελείται σε προκαθορισμένα θαλάσσια δρομολόγια, με τακτικές προσεγγίσεις συγκεκριμένων λιμανιών, σε προγραμματισμένη χρονική συχνότητα και σε προκαθορισμένα επίπεδα ναύλου» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006). Στην τακτική θαλάσσια μεταφορική

υπηρεσία ο πλοιοκτήτης θεωρείται κοινός μεταφορέας που έχει την υποχρέωση να δεχτεί οποιοδήποτε φορτίο με την προϋπόθεση ότι το πλοίο θα διατηρήσει την αξιοπλοΐα του καθόλου την διάρκεια της φόρτωσης/εκφόρτωσης του φορτίου, θα αναχωρήσει την προγραμματισμένη ώρα



Εικόνα 1ΑΠΕ (JEON HEON-KYUN)

ανεξαρτήτως εάν έχει ολοκληρωθεί η φόρτωση. Αυτό υπόκειται σε εξωτερικούς παράγοντες περί φορτώσεως/εκφορτώσεως του εμπορεύματος την προγραμματισμένη ώρα.

«Ως ελεύθερη θαλάσσια μεταφορική υπηρεσία (tramp service) ορίζεται η μεταφορική υπηρεσία που προσφέρεται από έναν πλοιοκτήτη (ή από μία κοινοπραξία περισσότερων πλοιοκτητών), χρησιμοποιώντας πλοία που περιφέρονται ανά τον

κόσμο, μεταφέρουν φορτίο ανάλογα με τη ζήτηση, απασχολούνται χωρίς τακτικό πρόγραμμα και εισπράττουν ναύλο που προσδιορίζεται μέσω διαπραγμάτευσης και πληρώνεται για λογαριασμό του πλοιοκτήτη από τους φορτωτές (που είναι συνήθως και ναυλωτές).» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

«Μια νέα τάση φαίνεται να δημιουργείται στη Liner ναυτιλία, καθώς όπως όλα δείχνουν, οι ναυτιλιακές εταιρείες στρέφουν την προσοχή τους σε νέες διαδρομές. Ειδικότερα, σύμφωνα με πρόσφατη ανάλυση του βρετανικού οίκου Drewry, η καθιέρωση συνολικά 25 νέων δρομολογίων από εταιρείες της liner ναυτιλίας από την αρχή του 2015, φανερώνει τη σημαντική αύξηση που έχει σημειωθεί στη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών για το ενδοασιατικό εμπόριο. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα πλοία που εκτελούν τα συγκεκριμένα δρομολόγια, δεν ξεπερνούν σε χωρητικότητα τα 4.000TEU. Περαιτέρω, νέα δρομολόγια εισήχθησαν στην περιοχή του Ατλαντικού, αλλά και στη διαδρομή Ασίας-Ανατολικής Ακτής των ΗΠΑ (Asia-USEC), καθώς οι μεταφορείς θέλουν να εκμεταλλευτούν τις κερδοφόρες αγορές. Μολαταύτα, όπως επισημαίνει η Drewry, η απότομη αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας στις νέες διαδρομές, μπορεί να εξαλείψει σε σύντομο χρονικό διάστημα το πλεονέκτημα που οδήγησε αρχικά στην καθιέρωση των νέων δρομολογίων. Ενδεικτικά, η διαδρομή Asia-USEC, έχει υποχωρήσει από τη μέχρι πρότινος υψηλή ζήτηση, η οποία είχε δημιουργηθεί λόγω της απεργίας των λιμένων της Δυτικής Ακτής των ΗΠΑ.» (ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 2015)

## **Κεφάλαιο 4: Μοντέλο ναυτιλιακής αγοράς**

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλυθούν οι δυνάμεις που επηρεάζουν τα επίπεδα των ναύλων στη ναυτιλιακή αγορά. Είναι ένας κλάδος με μεγάλη πολυπλοκότητα και θα χρειαστεί περαιτέρω ανάλυση για τους παράγοντες και τις επιρροές που σχηματίζουν τα επίπεδα των ναύλων. Στην ελεύθερη ναυτιλία η οποία λειτουργεί υπό συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού η προσφορά και η ζήτηση είναι αυτές που καθορίζουν τους ναύλους. Αντίθετα στη ναυτιλία γραμμών που λειτουργούν βάση το ολιγοπωλιακό καθεστώς και μερικές φορές ακόμη και σε μονοπωλιακό, τα επίπεδα του ναύλου καθορίζονται από τις ίδιες επιχειρήσεις μέσω συμφωνιών. Φυσικά τα επίπεδα αυτών καλύπτουν όχι μόνο τα λειτουργικά κόστη αλλά σε βαθμό να έχουν κέρδη από αυτή τη συμφωνία. Πρόκειται για μια αγορά, στην οποία υπάρχουν καθοριστικοί παράγοντες που επηρεάζουν τελικά το επίπεδο των ναύλων. Στην ανάλυση των

παραγόντων δεν μπορούμε να θεωρήσουμε ότι είναι σταθεροί διότι είναι δυναμικού χαρακτήρα και μεταβάλλονται συνεχώς. Η πρόβλεψη της αγοράς είναι αρκετά δύσκολη σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο και αδύνατη σε μακροπρόθεσμο επίπεδο. Όπως είναι γνωστό στον καθορισμό του ναύλου υπάρχουν δυο ποσοτικές δυνάμεις που έρχονται σε μια ισορροπία ή καλύτερα σε μια κοινή ποσοτική συμφωνία. Η ζήτηση και η προσφορά χωρητικότητας είναι δυο παράμετροι που καθορίζουν την τιμή του ναύλου. Η ζήτηση χωρητικότητας αφορά τη δημιουργία αγαθών από την δραστηριότητα των βιομηχανιών που απαιτούν θαλάσσια μεταφορά. Από την άλλη η προσφορά χωρητικότητας αφορά τον εμπορικό στόλο των πλοίων που αντιπροσωπεύει την σταθερή θαλάσσια μεταφορική ικανότητα. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ζήτηση χωρητικότητας είναι, η σύνθεση της παγκόσμιας οικονομίας, η σύνθεση των θαλάσσιων διαδρομών για τη διεξαγωγή αυτού, η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών, τα πολιτικά γεγονότα τα οποία καθορίζουν τους όρους διεξαγωγής, οι λοιποί εξωγενείς παράγοντες και τα λειτουργικά κόστη μεταφοράς. Όσον αφορά τη προσφορά χωρητικότητας οι παράγοντες που την επηρεάζουν είναι οι ομάδες λήψης αποφάσεων, η συνολική χωρητικότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, η παραγωγικότητα του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, οι προσδοκίες που δημιουργούν οι τάσεις των ναύλων, ο αριθμός των πλοίων που οδηγούνται σε διάλυση, και ο αριθμός των νεότευκτων πλοίων. Το ενιαίο μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς απαρτίζεται από τρία συστατικά μέρη, τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών, τη προσφορά θαλάσσιων μεταφορών και την αγορά ναύλων που συνδέεται με τη ζήτηση και τη προσφορά.

#### **4.1 Ζήτηση χωρητικότητας**

Η ζήτηση χωρητικότητας από τις βιομηχανικές χώρες με σκοπό τη μεταφορά των παραγόμενων αγαθών σε χώρες που έχουν ανάγκη αυτά τα αγαθά για τη παραγωγή προϊόντων είτε πρόκειται για την επεξεργασία αυτών είτε για την άμεση κατανάλωση αυτών καλύπτεται με την μεταφορά μέσω της θάλασσας. Έχει υπολογιστεί ότι το 80-85 % του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται μέσω της θάλασσας. Οι μεταβολές στην απόσταση μεταφοράς ενός φορτίου έχει άμεσο αντίκτυπο στην τελική ζήτηση. Η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών μετράται σε τονομίλια είναι ένα καλό εργαλείο που αξιολογεί αν η απασχόληση ενός πλοίου για μεταφορά φορτίου είναι αποτελεσματική για αυτήν τη δεδομένη απόσταση και με τους τόνους μεταφοράς κάθε φορά.



## 4.2 Η σύνθεση της παγκόσμιας οικονομίας

Το εμπόριο που διεξάγεται μεταξύ των χωρών για την κάλυψη των αναγκών της κάθε χώρας γίνεται σε μεγάλο ποσοστό μέσω της θάλασσας. Είναι αποδεδειγμένο ότι οι διακυμάνσεις της παγκόσμιας οικονομίας είναι αντίστοιχη αυτών των ναύλων. Είναι απολύτως λογικό να επηρεάζει η σύνθεση της παγκόσμιας οικονομίας την ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών είτε αφορά για φορτία προς επεξεργασία τα οποία συντελούν στην παραγωγή αγαθών, είτε πρόκειται για μέσα παραγωγής ή και τελικά προϊόντα που προορίζονται για άμεση κατανάλωση. Η σύνδεση μεταξύ του θαλάσσιου εμπορίου και της παγκόσμιας οικονομίας περιέχει τρεις οικονομικούς κύκλους που επιδρούν στην ζήτηση προς μεταφορά φορτίων και είναι ο οικονομικός κύκλος, η ελαστικότητα του θαλάσσιου εμπορίου και ο κύκλος ανάπτυξης. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι έχουν σαν βάση τους οικονομικούς κύκλους οι όποιοι έχουν δείξει ότι υπάρχει μια αντιστοιχία μεταξύ της πορείας της οικονομίας με αυτή του θαλάσσιου εμπορίου. Φυσικό είναι να υπάρχει ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών όταν υπάρχει ευημερία στην οικονομία και να αυξάνονται με την αύξηση της παραγωγής αγαθών και αντίστοιχα με τη μείωση αυτού. Η πορεία δεν ταυτίζεται επακριβώς, υπάρχουν αποκλίσεις μεταξύ της παγκόσμιας παραγωγής και του θαλάσσιου εμπορίου. Η γενικότερη πορεία της οικονομίας που έχει σχέση με τη ζήτηση από πολλούς οικονομολόγους υποστηρίζεται ότι προέρχεται από εξωγενής και ενδογενής παράγοντες, όπως πολιτικά γεγονότα που επηρεάζουν τους όρους με τους οποίους διεξάγεται η μεταφορά, κοινωνικά γεγονότα που κάποιες φορές οι ναυτιλιακές εταιρείες επωφελούνται από αυτές τις συγκυρίες. Αντίστοιχα για τους ενδογενής παράγοντες αναφέρονται στην ίδια δομή της οικονομίας που απαρτίζεται από τις ίδιες ναυτιλιακές εταιρείες που στην αναζήτηση του υπέρμετρου πλουτισμού οδηγούνται σε λάθος αποφάσεις, αυξάνοντας την προσφορά χωρητικότητας χωρίς όμως να λαμβάνουν υπόψη την ζήτηση χωρητικότητας. Η συσχέτιση μεταξύ του θαλάσσιου εμπορίου και της παγκόσμιας οικονομίας μπορεί να αξιολογηθεί με τη λεγόμενη «ελαστικότητα του θαλάσσιου εμπορίου». Ως ελαστικότητα μετράται η ποσοστιαία μεταβολή του θαλάσσιου εμπορίου διαιρούμενη με τη ποσοστιαία μεταβολή της βιομηχανικής παραγωγής. Δηλαδή κατά πόσο το θαλάσσιο εμπόριο μεταβλήθηκε είτε έχοντας αύξηση της ζήτησεως προς μεταφορά και αντίστοιχα της μείωσης της ζήτησης, σε σχέση με τη μεταβολή της βιομηχανικής παραγωγής.

### 4.3 Η διαδρομές του θαλάσσιου εμπορίου των φορτίων

Μια σημαντική μεταβλητή της ζήτησης χωρητικότητας είναι το θαλάσσιο εμπόριο και οι διαδρομές των μεταφερόμενων φορτίων. Σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο η αιτία στις μεταβολές της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών είναι η εποχικότητα κάποιων φορτίων. Τα φορτία αυτά είναι κυρίως αγροτικά προϊόντα (π.χ. καλαμπόκι, σιτάρι, ρύζι ) τα οποία υπόκεινται σε καιρικές συνθήκες οι οποίες δεν είναι ευνοϊκές για τη παραγωγή αυτών. Επιπρόσθετα η ποσότητα παραγωγής των προϊόντων δεν είναι προκαθορισμένη και μεταβάλλεται από χρόνο σε χρόνο. Όλα τα παραπάνω έχουν θετικό αντίκτυπο στην ελεύθερη αγορά ναύλων (spot market), όπου στηρίζονται οι περισσότεροι φορτωτές για την ικανοποίηση των μεταφορικών τους αναγκών. Αυτό εξηγείται σε ότι είναι δύσκολο να προγραμματιστεί με την αγορά μακροχρόνιων συμβολαίων ναύλωσης, όπου οι διακυμάνσεις στην μεταφορά φορτίων όπως σιδηρομεταλλεύματος είναι λιγότερη. Σε μακροπρόθεσμο επίπεδο οι τάσεις του θαλάσσιου εμπορίου καθορίζονται από τις βιομηχανίες παραγωγής που κάποιες από αυτές παράγουν και άλλες που καταναλώνουν τα φορτία ως μέσα παραγωγής. Επειδή δεν είναι τόσο απλή η εξήγηση έχουν χωριστεί σε τέσσερις μεταβολές. **Στη μεταβολή της ζήτησης** του φορτίου όπου κάποιος θα θεωρούσε ότι θα ήταν σταθερή η ποσότητα παραγωγής αυξήθηκε ραγδαία, όπου στη συνέχεια μειώθηκε δραματικά λόγω της μη ζήτησης πλέον αυτού του αγαθού λόγω της αύξησης της τιμής. Οι **μεταβολές στις πηγές άντλησης και εξαγωγής** του φορτίου αφορούν κυρίως τους τόπους στους οποίους παράγεται η πρώτη ύλη και μετά από το πέρας των χρόνων, η πηγή εξαντλείται τελείως. Σαν αποτέλεσμα αυτού η ζήτηση αυτού του φορτίου να μειωθεί δραματικά στρέφοντας τα μάτια των ναυτιλιακών εταιρειών σε πηγές άντλησης που έχουν τις ποσότητες να μεταφέρουν με τον αντίστοιχο ναύλο. Επίσης οι μεταβολές στην επεξεργασία της πρώτης ύλης πριν την εξαγωγή θα επιφέρει μείωση στη ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου, διότι πριν από την τεχνολογική πρόοδο θα χρειαζόταν μεγαλύτερη ποσότητα για επεξεργασία του στο δευτερογενή τομέα της παραγωγής. Σαν αποτέλεσμα αυτού, ενώ αρχικά θα απαιτούσε μεγάλης χωρητικότητας πλοία για την εισαγωγή πρώτης ύλης τώρα με την προκαταρκτική επεξεργασία στην χώρα εξαγωγής θα απαιτεί μικρότερης χωρητικότητας πλοία για μεταφορά με υψηλότερη αξία φορτίου. Ο τελευταίος παράγοντας επηρεασμού του θαλάσσιου εμπορίου αφορά **τις μεταβολές στην πολιτική των φορτωτών** για μεταφορά φορτίου. Αυτό συνεπάγεται ότι οι φορτωτές παρατηρώντας τα πολιτικά

γεγονότα, τις τάσεις της ναυλαγοράς αλλά και τις κρίσεις σε ορισμένους τομείς της οικονομίας, να επιλέγουν την αγορά που θέλουν να κινηθούν. Αυτό έχει ισχυρό αντίκτυπο σε κάθε αγορά που αφήνεις.

#### **4.4 Η μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών**

Η ζήτηση θαλάσσιας χωρητικότητας εξαρτάται άμεσα από την μέση διανυόμενη απόσταση, δηλαδή την απόσταση μεταξύ της χώρας εξαγωγής και της χώρας εισαγωγής. Όπως έχει προαναφερθεί η ζήτηση μετράται σε τονομύλια, δηλαδή η ποσότητα μεταφερόμενου φορτίου πολλαπλασιασμένο με την απόσταση σε ναυτικά μίλια. Η απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών μπορεί να είναι από βιομηχανικές χώρες πρώτων υλών σε χώρες επεξεργασίας – αποθεματοποίησης, είτε απόσταση μεταξύ μιας χώρας παραγωγής τελικού προϊόντος σε χώρα προς κατανάλωση. Στην ναυτιλία υπήρξαν πολλές κρίσεις, όπως κλεισίματα διωρύγων λόγω πολέμων ή οικονομικών κρίσεων «κραχ» που αύξησαν τη μέση διανυόμενη απόσταση των θαλάσσιων διαδρομών μεταξύ χωρών. Αυτό είχε σαν συνέπεια την άνοδο των ναύλων, διότι τα λειτουργικά κόστη αυξανόντουσαν λόγω της απόστασης π.χ. καύσιμα και λιπαντικά, και ακόμη περισσότερο όταν μια χώρα εισαγωγής πετρελαίου έχει μεγάλη ζήτηση αυτού του φορτίου και προκύψει ένα κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ, θα αναζητήσει το φορτίο με άλλους τρόπους που βρίσκονται σε μεγαλύτερη απόσταση. Στη συνέχεια αφού θα αυξηθεί η μέση απόσταση θα αυξηθούν οι ναύλοι άρα και η τιμή της αξίας του πετρελαίου. Το ίδιο συμβαίνει και με φορτία ξηρά όπως το σιδηρομέταλλευμα. Είναι απόλυτο λογικό αυτό, διότι σε μια βιομηχανία που παράγει αλουμίνιο και χρειάζεται σαν πρώτη ύλη τον βωξίτη, να έχει σε απόσταση 1500 ναυτικών μιλίων τη χώρα από την οποία προμηθεύεται αυτό το φορτίο και λόγω κάποιων κρίσεων να μετατοπισθεί σε μια διαφορετική χώρα που βρίσκεται σε μεγαλύτερη απόσταση των 3000 ν.μ. από την βιομηχανία. Παρατηρείται λοιπόν, ότι αυξήθηκε η απόσταση άρα άμεση συνέπεια αυτού αύξησης της ζήτησης – άνοδος των ναύλων. Σημαντικός παράγοντας της μέσης διανυόμενης απόστασης των θαλάσσιων διαδρομών παρατηρείται στις εξαγωγικές χώρες που βρίσκονται κοντά στις καταναλωτικές χώρες όπου έχουμε μειωμένη τη μέση απόσταση άρα με σταθερή απόσταση μεταφέρεται μεγαλύτερος όγκος φορτίου από την περίπτωση που οι εξαγωγικές χώρες βρίσκονται μακριά από αυτές. Στην τελευταία περίπτωση παρατηρείται αυξημένη μέση διανυόμενη απόσταση, που τελικά είτε θα μειώσουν

την ζήτηση αυτών των εξαγωγικών χωρών βρίσκοντας άλλους τρόπους είτε θα συνεχίσουν την μεταφορά σε μικρότερη ποσότητα παραμένοντας τις τιμές στο ίδιο επίπεδο ή θα μεταφέρουν στις ίδιες ποσότητες αλλά σαν τελικό αντίκτυπο της αύξησης της αξίας του τελικού προϊόντος.

#### **4.5 Εξωγενείς παράγοντες**

Η ναυτιλία κατά χρονικές περιόδους επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό κυρίως από τους εξωγενείς παράγοντες που είχε συνέπεια της μείωσης της ζήτησης χωρητικότητας σε ορισμένους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας και σε άλλους τομείς που ευνοήθηκε από αυτό. Οι ενδογενείς παράγοντες αφορούν κυρίως την ίδια δομή της ναυτιλιακής αγοράς και τους τρόπους συμπεριφοράς της. Αυτό που ενδιαφέρει έναν οικονομολόγο δεν είναι οι παράγοντες που προέρχονται από την ίδια αγορά που ανήκει αλλά από εξωγενείς παράγοντες που δεν μπορεί να καθορίσει ο ίδιος μόνος του. Συνεπώς οι παράγοντες οι οποίοι προέρχονται από δυνάμεις εξωτερικές μπορούν να διαχωριστούν σε οικονομικές, πολιτικές, τεχνολογικές και κοινωνικές μεταβολές. Οι παραπάνω προαναφερθείσες δεν αφορούν την αγορά. Ορισμένοι οικονομολόγοι διαχώρισαν τους εξωγενείς παράγοντες σε παράγοντες φυσικών αιτιών και σε κοινωνικές δυνάμεις. Τα φυσικά αίτια είναι κάτι που δεν μπορεί κανένας να προβλέψει και αφορά καθαρά τις καιρικές συνθήκες (π.χ. θεομηνία, χαλάζι, παγετός), τη κακή σοδειά που από χρόνο σε χρόνο αλλάζει, ανάλογα με την σωστή τοποθέτηση του γεωργικού προϊόντος και με την απαραίτητη προστασία από αρρώστιες. Μια καλή σοδειά θα μειώσει τη ζήτηση προς μεταφορά διότι σύμφωνα με το νόμο της ζήτησεως οι καιρικές συνθήκες αποτελούν έναν από τους προσδιοριστικούς παράγοντες της ζήτησης. Σε αντίθεση με τη κακή σοδειά γεωργικών προϊόντων θα αυξήσει τη ζήτηση χωρητικότητας διότι θα μειωθεί η παραγόμενη ποσότητα. Έχουν σαν συνέπεια να επηρεάζουν τιμές των ναύλων οι διακυμάνσεις στις ζητούμενη μεταφερόμενη ποσότητα. Οι κοινωνικές δυνάμεις είναι ένας άλλος παράγοντας που έχει μεγάλη επιρροή στους εξωγενείς παράγοντες, όπως πολιτικά, τεχνολογικά και οικονομικά γεγονότα. Κυρίως τα πολιτικά γεγονότα είναι αυτά που καθορίζουν την πολιτική στάση απέναντι σε ευκαιρίες ανάπτυξης της ναυτιλίας ή προστασία αυτών των χωρών. Ο ναυτιλιακός προστατευτισμός κάποιων χωρών που αποσκοπούν στην ανάπτυξη της ναυτιλίας τους έχει αρνητικό αντίκτυπο στις άλλες χώρες και γενικότερα στην αγορά. Συμβάντα όπως πόλεμοι μεταξύ των χωρών εμφύλιοι αποτρέπουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας τους αλλά και τη ζήτηση φορτίων που θα

μπορούσαν να εξάγουν υπό κανονικές συνθήκες. Το κλείσιμο των διωρύγων λόγω πολέμων ή άλλων τεχνικών λόγων αμέσως μετατοπίζουν την ζήτηση χωρητικότητας, διότι η μέση διανυόμενη απόσταση αυξάνεται. Άρα τα πλοία καλούνται να καλύψουν μεγαλύτερες αποστάσεις(αύξηση τονομιλίων) με συνέπεια την αύξηση των ναύλων. Τα οικονομικά γεγονότα αφορούν την κρατική πολιτική και τη διεθνή πολιτική που επηρεάζουν άμεσα την οικονομία και το θαλάσσιο εμπόριο. Η οικονομική κρίση το αποκαλούμενο «κραχ» του 1929 οι πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και 1979 επηρέασαν όλη την παγκόσμια οικονομία και ειδικότερα το θαλάσσιο εμπόριο. Είναι μια αλυσίδα που επηρεάζουν οικονομίες χωρών χωρίς να βρίσκονται σε άμεση επαφή. Σαν αποτέλεσμα των κρίσεων προκάλεσαν έκρηξη των ναύλων για κάποιες αγορές και για άλλες απότομη πτώση των ναύλων. Τα τεχνολογικά γεγονότα με τη σειρά τους έχουν κάνει τεράστια βήματα αυτοματισμού και ασφαλέστερης ναυσιπλοΐας, τρόπου φορτοεκφορτώσεως και των λειτουργιών στο πλοίο. Αυτό έφερε την απαξίωση παλιότερων τεχνολογικά τύπων πλοίων και αναπτύχθηκαν καινούργιοι τύποι πλοίων, περισσότερο εξελιγμένα ως προς της στοιβασία και την αποθήκευση των φορτίων. Κυρίως στον τύπο των εμπορευματοκιβωτίων πλοίων που άνθισε τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ότι πλέον έχει αυξηθεί η ζήτηση των εμπορευματοκιβωτίων στην liner αγορά διότι είναι τυποποιημένα σε κιβώτια (TEU – FEU). Η φορτοεκφόρτωση είναι ταχύτερη και η τεχνολογική πρόοδος σε αυτό τον τύπο πλοίων σε λίγα χρόνια θα επιφέρει μεγαλύτερες αλλαγές σε πολλούς τομείς των αγορών. Αυτό προέρχεται από την απλούστευση και την τυποποίηση φορτίων διότι θα μεταφέρονται γρηγορότερα. Σε ορισμένα φορτία ήδη έχουν απαξιώσει τύπων πλοίων άρα και αγορών και έχουν αντικατασταθεί με τα εμπορευματοκιβώτια. Τα συγκεκριμένα φορτία είναι υψηλής αξίας διότι είναι σε μικρές ποσότητες και συνδράμουν σε μεγάλο βαθμό ως μέσα παραγωγής στο τελικό προϊόν. Η πηγές άντλησης πετρελαίου σιγά - σιγά τελειώνουν, χάρις της τεχνολογικής προόδου έχουν αρχίσει να αναπτύσσεται η αγορά των LPG και LNG πλοίων υγροποιημένου αερίου, παράγωγα δηλαδή του πετρελαίου. Όλα τα παραπάνω γεγονότα και γενικότερα οι εξωγενείς παράγοντες οδήγησαν άλλοτε θετικά και άλλοτε αρνητικά στη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών επιφέροντας θετικές ή αρνητικές διακυμάνσεις στα επίπεδα των ναύλων.

#### **4.6 Το κόστος μεταφοράς των θαλάσσιων υπηρεσιών**

Ένας καθοριστικός τελευταίος παράγοντας της επιρροής στη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών είναι το κόστος μεταφοράς. Πριν το κλείσιμο της συμφωνίας ενός ναύλου ο πλοιοκτήτης προγραμματίζει το κόστος μεταφοράς ενός φορτίου από μία εξαγωγική χώρα σε μια χώρα εισαγωγής, αυτό εξαρτάται από τον εκάστοτε φορτωτή που θέλει να μεταφέρει το φορτίο του. Το κόστος μεταφοράς θα είναι σαφώς μεγαλύτερο για την μεταφορά πρώτων υλών από μακρινές χώρες από ότι εάν το έκλεινε το φορτίο από μια χώρα πιο κοντινή σε αυτόν. Τα κόστη δεν έχουν να κάνουν τόσο με το φορτίο αλλά με τη χωρητικότητα του πλοίου. Φυσικά η συνάρτηση ποιότητας φορτίου και ποσότητας του φορτίου είναι δυο μεταβλητές παίζουν ρόλο στο κόστος μεταφοράς. Η μείωση του κόστους μπορεί να προκύψει από την ύψιστης ποιότητας τους φορτίου προς μεταφορά. Για μια συγκεκριμένη ποιότητα ενός φορτίου, το πλοίο με d.w.t 50.000 τόνους, είτε φορτώσει 20.000 τόνους είτε φορτώσει 45.000 τόνους το κόστος μεταφοράς θα είναι το ίδιο. Αυτό που αλλάζει είναι ο ναύλος μετρούμενος σε \$/τόνο στις ναυλώσεις κατά ταξίδι, αφού θα μεταφέρει περισσότερη ποσότητα άρα θα μειωθεί το κόστος μεταφοράς. Τα παλιότερα χρόνια το κόστος μεταφοράς ήταν σταθερό για ορισμένα φορτία, με την αύξηση της χωρητικότητας της τάξεως 180.000 τόνων μεταφορικής ικανότητας, τα κόστη μειώθηκαν διότι και μεγαλύτερες ποσότητες μπορούσε να μεταφέρει κατά ταξίδι. Επίσης η άνθιση καινούργιων και συντομότερων θαλάσσιων διαδρομών έφερε σημαντική μείωση του κόστους μεταφοράς. Για παράδειγμα το κανάλι του Παναμά, τη διώρυγα του Σουέζ, το στενό του Μάλακα κ.π.α. μείωσαν τα κόστη περισσότερο και από αυτά που πληρώνουν τα «καναλιάτικα» όπως αποκαλούν. Τα επόμενα χρόνια έχουν αναζητήσει νέες διαδρομές βόρειας της Ρωσίας, λόγω των λιώσιμο των πάγων και με τη βοήθεια παγοθραυστικών θα δημιουργηθεί θαλάσσια διαδρομή από την βόρεια Ευρώπη στη Κίνα, όπως συμπεραίνουν πολύ αναλυτές θα μειώσει το κόστος μεταφοράς πάρα πολύ, και η ζήτηση της θαλάσσιας μεταφερόμενης υπηρεσίας θα αυξηθεί.

## **Κεφάλαιο 5: Προσφορά χωρητικότητας**

Η προσφορά χωρητικότητας αντιπροσωπεύει τη σταθερή θαλάσσια μεταφορική ικανότητα του εμπορικού στόλου των πλοίων σε σχέση με τη ζήτηση χωρητικότητας που μεταβάλλεται πολύ έντονα και δεν χαρακτηρίζεται από την σταθερότητα. Η συνολική προσφορά χωρητικότητας των πλοίων απαρτίζεται από τρεις επιμέρους τύπων προσφοράς. Αυτές είναι η ενεργή προσφορά, η χωρητικότητα αυτών πλοίων απασχολείται από την εκάστοτε αγορά, της εν δυνάμει προσφοράς, δηλαδή πλοία που είναι διαθέσιμα στην αγορά αλλά δεν απασχολούνται είτε γιατί βρίσκονται σε παροπλισμό, είτε γιατί επισκευάζονται στα ναυπηγεία, είτε κρατούνται από τις λιμενικές αρχές λόγω διάφορων υποχρεώσεων προ τις αρχές ή μη συμμόρφωσης των κανόνων που διέπουν τα πλοία. Τελευταία περίπτωση της επιμέρους προσφοράς είναι της μελλοντικής προσφοράς – ενδεχόμενης προσφοράς, δηλαδή πλοία που βρίσκονται υπό ναυπήγηση και δύναται να ενταθούν στις δυο παραπάνω επιμέρους περιπτώσεις ανάλογα με τις ανάγκες της ζήτησης χωρητικότητας ή να κρίνουν οι πλοιοκτήτες μια ενδεχόμενη μετατόπιση σε μια οικονομικότερη αγορά. Χαρακτηριστικό της προσφοράς είναι η αργή ανταπόκριση στις ανάγκες της ζήτησης χωρητικότητας, λόγω ότι η ναυπήγηση ενός πλοίου διαρκεί 1-4 χρόνια. Επομένως στις γρήγορες μεταβολές της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών, η προσφορά δεν μπορεί να εξισώσει αυτή την ανάγκη απευθείας. Σε μια πιθανή άνοδο στη ζήτηση λόγω της παγκόσμιας οικονομίας η προσαρμογή θα είναι δύσκολη έχοντας υπόψη ότι και η εν δυνάμει προσφορά βρίσκεται σε πλήρως απασχόληση. Αντίθετα με μια πτώση της ζήτησης, γνωρίζοντας ότι η μέση ζωή ενός πλοίου είναι 20 χρόνια η ανταπόκριση τη προσφοράς να εξισωθεί με την ζήτηση σε μακροπρόθεσμο επίπεδο και έχοντας πλεόνασμα πλοίων θα οδηγήσει είτε σε πώληση των πλοίων είτε σε διάλυση. Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι η ανάλυση των προσδιοριστικών παραγόντων της προσφοράς χωρητικότητας και η προσαρμογή του στη ζήτηση χωρητικότητας.

### **5.1 Οι ομάδες λήψης αποφάσεων**

Οι ομάδες λήψης αποφάσεων είναι ένας από τους προσδιοριστικούς παράγοντες της προσφοράς χωρητικότητας που επηρεάζουν σημαντικά την ναυλαγορά αφού είναι οι ομάδες που αποφασίζουν την πολιτική που θα εφαρμόσει ο καθένας ξεχωριστά για το οικονομικό συμφέρον του. Οι ομάδες λήψης αποφάσεων αποτελείται από τις

οντότητες των πλοιοκτητών, των φορτωτών – ναυλωτών, των ναυτιλιακών τραπεζών και των αρχών θέσπισης των κανόνων. Τις αρχικές και καθοριστικές αποφάσεις τις παίρνουν οι πλοιοκτήτες, οι οποίοι τη στιγμή που κρίνουν με βάση τα δεδομένα που έχουν αλλά και τις μελλοντικές τάσεις της ναυλαγοράς, θα θέσουν νέες παραγγελίες για τη ναυπήγηση πλοίων και αντίστοιχα στην διάλυση των πλοίων τους όταν η αγορά βρίσκεται σε παρατεταμένη πτωτική τάση. Οι ναυλωτές με την σειρά τους είναι αυτοί που επηρεάζουν τους πλοιοκτήτες για τη πολιτική των ναυλώσεων των πλοίων τους, καθώς και η παρακολούθηση των τάσεων της ναυλαγοράς και γενικότερα της οικονομίας. Οι ναυτιλιακές τράπεζες επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό το χρηματοπιστωτικό πλαίσιο της αγοράς με τα επενδυτικά σχήματα που προτείνουν. Επίσης σημαντικό ρόλο παίζουν και οι νομοθετικοί κανονισμοί που διέπουν την ναυτιλία και συγκεκριμένα τα πλοία. Οτιδήποτε αφορά τα πλοία στο νομοθετικό πλαίσιο που ανήκουν πρέπει να συμμορφώνονται όπως η τροποποίηση του κανονισμού της MARPOL για την απόσυρση των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων. Στην αναφορά των ομάδων λήψεων των αποφάσεων της προσφοράς, αξίζει να σημειωθεί ότι η συμπεριφορά αυτών δεν επαφίεται καθαρά σε οικονομικούς αριθμούς, αλλά από την ψυχολογία που τους διακατέχει εκείνη τη χρονική περίοδο. Κατά περιόδους οικονομικής έκρηξης των ναύλων το λεγόμενο «boom» στην ναυλαγορά υπήρξαν ανορθόδοξες παραγγελίες πλοίων διότι θεωρούσαν ότι η τάση αυτή θα προλάβαινε την παράδοση των πλοίων που είχαν ήδη παραγγείλει. Η ψυχολογία λοιπόν των πλοιοκτητών εκείνη τη χρονική στιγμή ήταν υπερβολική γιατί ο αριθμός των παραγγελιών δεν θα ανταποκρινόταν ούτε στις πιο αισιόδοξες προβλέψεις. Όμοια και σε πτωτικές τάσεις και της γενικότερης ύφεσης της ναυλαγοράς, οι πλοιοκτήτες με τη ψυχολογία ότι η πτωτική τάση δεν θα κρατήσει σε μεγάλο βαθμό, προετοιμαζόντουσαν με τον μεγάλο αριθμό παραγγελιών να είναι έτοιμοι όταν η αγορά θα ανακάμψει να έχουν ετοιμοπαράδοτα πλοία προς πλήρη απασχόληση. Επομένως η κίνηση αυτή εγκυμονεί επιχειρηματικούς κινδύνους διότι από την μια πλευρά θα ήταν προετοιμασμένοι από θέμα προσφοράς χωρητικότητας και θα έβγαιναν μπροστά στην αγορά, από την άλλη θα μπορούσε να αποβεί στη πώληση των πλοίων αυτών λόγω χαμηλής ζήτησης χωρητικότητας και σε αξία πολύ χαμηλότερης από αυτό του αρχικού κεφαλαίου ναυπήγησης. Συνήθως η επικρατέστερη στάση των πλοιοκτητών στην άνθιση της ναυλαγοράς και των ανοδικών τάσεων των ναύλων είναι να αυξάνουν τις παραγγελίες και αντίστοιχα στην



ύφεση και συγκεκριμένα στην πτωτική τάση των ναύλων να διακόπτουν τις νέες παραγγελίες με αποτέλεσμα να μεγαλώνει ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων. Συμπερασματικά δεν υπάρχει συγκεκριμένο μοτίβο κινήσεων στις ομάδες λήψεων αποφάσεων με δεδομένο τους αριθμούς τις εκάστοτε χρονικής στιγμής, αλλά η ψυχολογία και η εμπειρία αυτών τους κάνει να κρίνουν τη χρονική στιγμή που θα θέσουν τις νέες ναυπηγήσεις πλοίων.

## **5.2 Η συνολική χωρητικότητα του παγκοσμίου εμπορικού στόλου**

Η συνολική χωρητικότητα του εμπορικού στόλου απαρτίζεται από κάθε πλοίο ξεχωριστά που έχει μεταφορική ικανότητα, το D.W.T (νεκρό βάρος). Μετράται σε μετρικούς τόνους (M.T.) Η προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών η αλλιώς η μεταφορική ικανότητα των πλοίων είναι μέρος της συνολικής χωρητικότητας του εμπορικού στόλου παγκοσμίως και με αυτή τη δύναμη γίνεται η διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου. Ο ρυθμός ανάπτυξης καθορίζεται από τις διαλύσεις των πλοίων και από την νέες ναυπηγήσεις σε μακροπρόθεσμο επίπεδο. Από το 1970 και έπειτα παρατηρήθηκε ραγδαία ανάπτυξη στο παγκόσμιο στόλο, στη συνέχεια επήλθε μια περίοδος στασιμότητας με μείωση του εμπορικού στόλου και βαθμιαία αύξηση, σε πλοία χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοιων. Η μέση οικονομική ζωή ενός πλοίου είναι 20 – 25 χρόνια, μόνο ένα μικρό ποσοστό οδηγείται στα διαλυτήρια ετησίως. Οπότε ο ρυθμός ανταπόκρισης – ισορροπίας τη προσφοράς στην μεταβολή της ζήτησης χωρητικότητας μετράται σε χρόνια. Υπάρχουν τρεις φάσεις της προσφοράς χωρητικότητας στην οποία μεταβάλλεται το μέγεθος της συνολικής χωρητικότητας. Η φάση της ανάπτυξης όπου έχουμε νέες παραγγελίες και ετοιμοπαράδοτα πλοία, η φάση της μείωσης του στόλου είτε γιατί οδηγούνται τα πλοία προς διάλυση, είτε γιατί βρίσκονται παροπλισμένα. Τέλος τη φάση της αναδιάρθρωσης των πλοίων, η απόσυρση παλαιότερων τεχνολογικά πλοίων από τεχνολογικά ανεπτυγμένα πλοία. Με τη πάροδο τον χρόνων τα γενικά φορτία που μεταφερόντουσαν με τα πλοία γραμμών έχουν αντικατασταθεί από τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Ο βαθμός εξειδίκευσης στις αγορές έχει επιφέρει αλλαγές στη προσφορά, με τα μεγέθη των πλοίων σε σχέση με προηγούμενες δεκαετίες να είναι πολύ μεγάλος φτάνοντας σε μεταφορική ικανότητα των δεξαμενόπλοιων 550.000 M.T, τα λεγόμενα U.L.C.C (Ultra large crude carrier). Με αφορμή το κλείσιμο του κανάλι του Σουέζ ορισμένοι πλοιοκτήτες εκμεταλλευόμενοι το γεγονός, ναυπήγησαν τεράστια μεγέθη πλοίων για να τα μεταφέρουν από το Περσικό κόλπο στην Ευρώπη

αργό πετρέλαιο. Οι ναύλοι είχαν ανοδική τάση, και συνέφερε τους πλοιοκτήτες να τα έχουν σε απασχόληση. Μετά από κάποια περίοδο με τη πτώση των ναύλων κρίθηκαν ασύμφορα οικονομικά διότι είχαν μεγάλη κατανάλωση, όποτε τα χρησιμοποίησαν σαν αποθήκες φορτίου (mother vessels).

«Στις 100.000 πλοία θα φθάσει ο παγκόσμιος στόλος το 2020, σύμφωνα με μια ανάλυση της ναυτιλιακής οργάνωσης Bimco, σημειώνοντας αύξηση κατά περίπου 20% από τα τρέχοντα επίπεδα. Παράλληλα, η μελέτη εκτιμά ότι η παραγωγή των ναυπηγείων, τα επόμενα χρόνια, θα κυμαίνεται σε χαμηλότερα επίπεδα από ότι τις χρονιές που σημειώθηκε το τελευταίο peak στις νέες ναυπηγήσεις (2009 και 2010), ενώ τα ναυπηγεία θα καλύψουν ένα μέρος των απωλειών που έχουν σε νέες ναυπηγήσεις πλοίων ξηρού φορτίου, δεξαμενόπλοιων και containerships από τα πλοία που θα απασχολούνται στις θαλάσσιες γεωτρήσεις, των οποίων ο υπό παραγγελία αριθμός συνεχώς αυξάνεται, τα τρία τελευταία χρόνια. Ειδικότερα, η ανάλυση Bimco συγκρίνει τα δεδομένα σε ο,τι αφορά το βιβλίο παραγγελιών του Δεκεμβρίου 2011 με αυτά του Μαρτίου του 2013. Στο εξεταζόμενο αυτό διάστημα, παρατηρείται μία μετατόπιση του κέντρου βάρους από ορισμένους ναυτιλιακούς κλάδους σε κάποιους άλλους και συγκεκριμένα, τα στοιχεία δείχνουν μία μείωση του αριθμού των υπό ναυπήγηση πλοίων ξηρού φορτίου, δεξαμενόπλοιων και containerships, και μία αύξηση του αριθμού των υπό ναυπήγηση πλοίων που απασχολούνται κυρίως στον τομέα της ενέργειας και, ειδικότερα, στις θαλάσσιες εξορύξεις πετρελαίου και φυσικού αερίου.» (ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΣ, 2013)

### **Οι παραγγελίες**

«Τα στοιχεία που παρουσιάζει η Bimco είναι χαρακτηριστικά. Το Δεκέμβριο του 2012, ήταν υπό παραγγελία 2.446 πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, 46,7 εκατ. cgt, ενώ το Μάρτιο του 2013 τα bulk carriers υπό παραγγελία ήταν μόλις 1.431, 26,8 εκατ. cgt, σημειώθηκε δηλαδή μείωση κατά 41% σε αριθμό πλοίων και 43% σε cgt.

Αντίστοιχα, μείωση κατά 31% σε αριθμό πλοίων και 24% σε cgt καταγράφεται για το ίδιο διάστημα στις παραγγελίες containerships και passenger ships και άλλων πλοίων ξηρού φορτίου. Ο αριθμός των πλοίων ξηρού φορτίου μειώθηκε στα 1.266 (28,8 εκατ. cgt), έναντι 1.830 πλοίων (37,7 εκατ. cgt) το Δεκέμβριο του 2011. Μικρότερη μείωση παρατηρείται στον αριθμό των υπό παραγγελία δεξαμενόπλοιων. Το Δεκέμβριο του 2011, το orderbook περιελάμβανε 1.180 πλοία (24,4 εκατ. cgt), ενώ το

Μάρτιο του 2013 ο αριθμός τους μειώθηκε στα 1.012 πλοία (22,5 εκατ. cgt). Η μείωση σε αριθμό πλοίων είναι 14% και σε τόνους 8%.

Την ίδια στιγμή, τα υπό παραγγελία offshore πλοία αυξάνονται και, από 811 (7,43 εκατ. cgt) που ήταν το Δεκέμβριο του 2011, ανήλθαν το Μάρτιο του 2013 σε 972 (10,5 εκατ. cgt), σημειώθηκε δηλαδή άνοδος κατά 20% σε αριθμό πλοίων και 42% σε cgt. Κατά τα τελευταία χρόνια, το ship finance κατευθύνθηκε όλο και περισσότερο σε πλοία αυτού του τύπου, σημειώνει η ανάλυση της Bimco. Επίσης, παρατηρείται ότι υπάρχει μία τάση για κατασκευή μεγαλύτερου μεγέθους πλοίων στον υπεράκτιο τομέα, καθώς, ενώ ο αριθμός αυξήθηκε μόλις κατά 20%, η αύξηση των cgt είναι κατά 42%.» (ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΣ, 2013)

### **5.3 Η παραγωγικότητα του εμπορικού στόλου**

Ένας σημαντικός προσδιοριστικός παράγοντας που επηρεάζει την προσφορά θαλάσσιων μεταφορών είναι η παραγωγικότητα του παγκοσμίου εμπορικού στόλου. Με δεδομένο το σταθερό μέγεθος του των πλοίων παγκοσμίως σε βραχυχρόνιο επίπεδο, η παραγωγικότητα προσδίδει ένα στοιχείο ευελιξίας. Μονάδα μέτρησης της παραγωγικότητας των πλοίων είναι τονομίλια ανά dwt ανά μονάδα χρόνου. Οι παράγοντες που την επηρεάζουν είναι η ταχύτητα, ο χρόνος παραμονής στους λιμένες, ο τρόπος χρησιμοποιήσεως της χωρητικότητας του πλοίου και ο αριθμός των έμφορτων ημερών. Η μελέτη αυτών των παραγόντων επιδρούν σημαντικά στην προσφορά της χωρητικότητας και μεμονωμένα και συνολικά παγκοσμίως. Στο θαλάσσιο εμπόριο υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών στο πλαίσιο του μέγιστου δυνατού αποτελέσματος και της γρήγορης και ασφαλούς μεταφοράς φορτίων. Παράγοντας όπως η ταχύτητα είναι ένα θέμα με τους ναυλωτές με τους οποίους κλείνεται μια ναύλωση με συγκεκριμένη ταχύτητα ημερησίως και τυχόν μεγάλες αποκλίσεις από τη μέση ταχύτητα του πλοίου υπάρχουν συνέπειες. Αξίζει να τονιστεί ότι υπάρχουν διαφορές των παραγόντων μεταξύ της tramp και της Liner ναυτιλίας και ο κάθε παράγοντας επηρεάζει διαφορετικά το κάθε είδος.

Όπως έχει αναφερθεί **η ταχύτητα ενός πλοίου** επηρεάζει σημαντικά την παραγωγικότητα του, είναι δηλαδή ο χρόνος που θα χρειαστεί για να καλύψει μια συγκεκριμένη απόσταση από το λιμάνι αναχώρησης στο λιμάνι άφιξης. Από τη ναυπήγηση του πλοίου υπάρχουν δυο διαφορετικές ταχύτητες για το ίδιο το πλοίο, η ταχύτητα σχεδιάσεως και η επιχειρησιακή ταχύτητα αρκετά περισσότερη από τη προηγούμενη. Αυτό συμβαίνει διότι ένα πλοίο από την έναρξη της οικονομικής του

ζωής υπόκειται σε φθορές, η δύναμη της μηχανής με το πέρασμα των χρόνων μειώνεται βαθμιαία η απόδοση της. Η ταχύτητα όμως που θα έχει το πλοίο κατά το ταξίδι εξαρτάται από τις καιρικές συνθήκες τα θαλάσσια ρεύματα και φυσικά από την κατάσταση που βρίσκεται το πλοίο και ο μηχανολογικός εξοπλισμός του. Γενικότερα η ταχύτητα του πλοίου είναι άμεσα επηρεασμένη και από τις τιμές των καυσίμων και τη συμφωνημένη ταχύτητα που κλείνεται το πλοίο προς ναύλωση. Γενικότερα όμως όσον αφορά την παραγωγικότητα του στόλου, πλοία με υψηλότερες ταχύτητες σχεδιάσεως, αυξάνουν σταδιακά την μεταφορική ικανότητα του στόλου και αντιστοίχως όταν τα πλοία έχουν μικρότερες ταχύτητες, μειώνεται η μεταφορική ικανότητα των πλοίων. Επομένως είναι διαφορετική η ταχύτητα που σχεδιάζεται ένα πλοίο, που σε εξαιρετικές περιπτώσεις ταυτίζεται με τη μέση επιχειρησιακή ταχύτητα και σημαντικός παράγοντας που μειώνει την αποτελεσματικότητα της ταχύτητας είναι η ηλικία του πλοίου και η κατάσταση συντήρησης αυτού.

**Ο χρόνος παραμονής των πλοίων στα λιμάνια** είναι ένας παράγοντας που πλέον έχει μειωθεί στο ελάχιστο, όταν η φορτοεκφόρτωση των πλοίων είναι θέμα ωρών, σε σχέση με προηγούμενες δεκαετίες, που ο χρόνος παραμονής ήταν πολύ μεγαλύτερος. Φυσικά με την πάροδο των χρόνων η τεχνολογική πρόοδος στα μέσα φόρτωσης έχουν βελτιωθεί και τα πλοία φορτώνονται και ξεφορτώνονται στο ελάχιστο. Εκτός από αυτό υπήρξαν προβλήματα και στα λιμάνια λόγω ότι καθυστερούσαν τα πλοία λόγω της χαμηλής απόδοσης τους. Στην αγορά των εμπορευματοκιβωτίων πλοίων δεν συμβαίνει το ίδιο φαινόμενο, σε αυτόν το τομέα η αποδοτικότητα είναι υψηλή που αυτό συνεπάγεται την αύξηση της παραγωγικότητας. Αυτό εξηγείται διότι τα κιβώτια είναι τυποποιημένα σε συγκεκριμένες διαστάσεις που περιέχουν διάφορα φορτία και φυσικά τα αντίστοιχα μέσα φορτοεκφορτώσεως που έχουν γρήγορη και αποδοτική λειτουργία.

Η χωρητικότητα των πλοίων αναφέρεται στο «νεκρό βάρος» deadweight, δηλαδή η συνολική μεταφορική ικανότητα του πλοίου που εμπεριέχει το ωφέλιμο φορτίο είτε είναι χύδην ξηρό, είτε είναι χύδην υγρό και τα απαραίτητα καύσιμα και λιπαντικά ώστε να πραγματοποιηθεί το ταξίδι με ασφάλεια. Ο τρόπος χρησιμοποίησεως της χωρητικότητας είναι ένας σημαντικός παράγοντας της παραγωγικότητας των πλοίων, κάποιο μέγεθος της χωρητικότητας χρειάζεται για τις μηχανές και δεν ανήκει στην ωφέλιμη χωρητικότητα του πλοίου, δηλαδή της ποσότητας που μπορεί να μεταφέρει ένα πλοίο. Εκτιμάται από επιθεωρητές των πλοίων ότι η εκμετάλλευση της ωφέλιμης

χωρητικότητας κατά μέσο όρο στα δεξαμενόπλοια είναι 96% και στα πλοία ξηρού φορτίου στο 95%. Σε περιόδους κρίσης στη ναυτιλία η ναύλωση πλοίων γινόταν με μειωμένες τις ποσότητες των φορτίων από τους ναυλωτές και αυτό είχε μεγάλο αντίκτυπο στην παραγωγικότητα των πλοίων διότι παρατηρούνταν μεγάλη μείωση και εν συνεχεία στην προσφορά των θαλάσσιων μεταφορών.

Το πλοίο από την αρχή της οικονομικής του εκμετάλλευσης μέχρι και τη διάλυση αυτού, υπάρχουν οι παραγωγικές μέρες – έμπορτες ημέρες και η μη παραγωγικές μέρες είτε γιατί βρίσκονται σε παροπλισμό, είτε γιατί βρίσκονται σε επισκευή αλλά κυρίως όταν βρίσκονται υπό έρμα. Αυτές είναι δύο «χρόνοι» του πλοίου και σαφώς η μείωση των μη παραγωγικών ημερών συνάδει την αύξηση των παραγωγικών ημερών. Πλοία τα οποία είναι σχεδιασμένα έχοντας ευελιξία στην μεταφορά έχουν περισσότερες παραγωγικές ημέρες. Όπως για παράδειγμα τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων που πάντα είναι φορτωμένα και σε συνδυασμό με τη ταχύτητα και την γρήγορη αποδοτικότητα της φόρτωσης έχουν υψηλή παραγωγικότητα του στόλου τους. Η αποδοτικότητα των πλοίων εξαρτάται και από τις εκάστοτε συνθήκες της αγοράς, σε περιόδους ύφεσης η αποδοτικότητα των πλοίων είναι μειωμένη και αυτό εξηγείται και από την παραγωγικότητα των φορτίων από τις πηγές τους. Αφού τα φορτία είναι μειωμένα σε ποσότητα λογικό είναι ο χρόνος παραμονής των πλοίων στα λιμάνια να αυξάνεται και οι πλοιοκτήτες να αποφασίζουν τη μείωση της επιχειρησιακής ταχύτητας λόγω κόστους των καυσίμων. Μερικοί πλοιοκτήτες κατά περιόδους ύφεσης λόγω των προηγούμενων μεταβλητών, αποφασίζουν να μετατρέψουν σε αποθήκες φορτίου μέχρι την ανάκαμψη του θαλάσσιου εμπορίου έως ότου από τη μείωση της παραγωγικότητας να επέλθει η αύξηση της παραγωγικότητας.

#### **5.4 Ναυπήγηση και παράδοση πλοίων**

Τα ναυπηγεία είναι η “μητέρα” όλης αυτής της βιομηχανίας που στηρίζεται η ναυτιλία, όχι μόνο ποσοτικά αλλά και ποιοτικά, διότι με την παράδοση των νεότευκτων πλοίων, συνεπάγεται και η τεχνολογική πρόοδος, που έχει ως πράξη στα πλοία αυτά κατά την παράδοση τους. Σκοπός της τεχνολογικής προόδου στα ναυπηγεία είναι η μεγαλύτερη αποδοτικότητα στις μεταφορές, η ασφάλεια των πλοίων στην θάλασσα σύμφωνα με τους κανόνες και τις συμβάσεις που τις διέπουν. Σαν αποτέλεσμα αυτών είναι η υψηλότερη παραγωγικότητα στις θαλάσσιες

μεταφορές, κάνοντας τους ναυλωτές και τις ασφαλιστικές εταιρείες να τα προτιμούν. Παίρνοντας υπόψη ότι η μέση διάρκεια μια ναυπήγησης ενός πλοίου είναι 1-3 χρόνια, υπάρχει ένα χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο η προσαρμογή της ναυπηγικής παραγωγικότητας είναι αργή και δύσκαμπτη και αν αναλογιστεί κανείς ότι υπάρχουν ήδη προσεχείς παραγγελίες στην «ουρά». Με βάση την βραχυπρόθεσμη δυσκαμψία των ναυπηγείων οι πλοιοκτήτες δε μπορούν να έχουν τα πλοία άμεσα υπό τη κατοχή τους, ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στην ζήτηση χωρητικότητας και όταν ήδη ο υπάρχων στόλος τους είναι υπό πλήρη απασχόληση. Επομένως η μελέτη της ναυπηγικής βιομηχανίας γίνεται σε μακροπρόθεσμο επίπεδο. Οι πλοιοκτήτες στην απόφαση τους να δώσουν μια παραγγελία, γίνεται συνήθως με βάση την εκτίμηση τους, ότι θα «καρποφορήσει» και θα αποδώσει αυτή η επιχειρηματική κίνηση, είτε βρίσκονται σε περίοδο ύφεσης, είτε σε περίοδο έκρηξης στα ναύλα. Μια γενικότερη άποψη που επικρατεί είναι, ότι σε περιόδους υψηλών ναύλων, θέτουν παραγγελίες γιατί υπάρχει αίσθημα αισιοδοξίας και αντίθετα σε περιόδους κρίσης να κρατούν μια ουδέτερη στάση. Υπάρχουν αρκετά παραδείγματα πλοιοκτητών που κινούνται ανακυκλικά δηλαδή σε περιόδους ύφεσης, θέτουν νέες ναυπηγήσεις, ώστε να βρίσκονται σε ετοιμότητα όταν η ναυλαγορά θα αρχίσει να βελτιώνεται και η ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών θα αυξάνεται, να θέσουν τα νεότευκτα πλοία τους προς απασχόληση. Αυτή η πολιτική εγκυμονεί επιχειρηματικούς κινδύνους και ρίσκο. Όπως έχει αποδείξει η ιστορία της ναυτιλίας, το 1970 κατακλύσθηκε η αγορά από νεότευκτα V.L.C.C. και η αγορά είχε περάσει ήδη στο στάδιο της ύφεσης. Επομένως η νέες παραγγελίες και οι ναυπηγήσεις των πλοίων αποτελούν σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα της προσφοράς θαλάσσιων μεταφορών και αναπόφευκτα ο κάθε τύπος πλοίων επηρεάζει σημαντικά την αγορά όπου απασχολείται, μεταβάλλοντας με τη πρόσθεση κάθε πλοίου την προσφορά χωρητικότητας μακροπρόθεσμο επίπεδο.

«Μεγάλη πτώση στις παραγγελίες πλοίων σημειώθηκε στα κινεζικά ναυπηγεία, σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία της China National Association of Shipbuilding Industry (CANSI). Ειδικότερα, όπως αναφέρεται σε δημοσίευμα της ιστοσελίδας IHSMaritime360, για το πρώτο δίμηνο του 2015, οι νέες παραγγελίες μειώθηκαν κατά 78.9% από το προηγούμενο έτος, αγγίζοντας τα 3.8 εκ. dwt. Στον αντίποδα, το σύνολο της χωρητικότητας των υπό παραγγελία πλοίων (Βιβλίο παραγγελιών) αυξήθηκε κατά 1.8% στα 147.6 εκ. dwt στο τέλος Φεβρουαρίου, αν και συγκριτικά

με το Δεκέμβριο του 2014 σημείωσε πτώση κατά 1.2%. Το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου, το συνολικό τονάζ που κατασκεύασαν τα ναυπηγεία αυξήθηκε κατά 34.1% σε σχέση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 2014, αγγίζοντας τα 5.6 εκ. dwt. Αναφορικά με τις εξαγωγές, οι νέες παραγγελίες έπεσαν κατά 78.1% σε σχέση με το ίδιο χρονικό διάστημα του 2014 στους 3.5 εκ. dwt, αριθμός που αντιστοιχεί στο 90% των συνολικών νέων παραγγελιών που τοποθετήθηκαν στα κινεζικά ναυπηγεία. Ακόμη, σύμφωνα με τα στοιχεία της CANSI, συνολικά 88 εταιρείες στον ευρύτερο κλάδο των ναυπηγήσεων της Κίνας, παρουσίασαν για το πρώτο δίμηνο του 2015, αύξηση στα λειτουργικά τους έσοδα κατά 25.7% (5.5 δις δολάρια). Παρόλα αυτά, τα ακαθάριστα κέρδη παρουσίασαν πτώση 4.8%. Τέλος, η εμπορική αξία των προαναφερθέντων εταιρειών αυξήθηκε κατά 6.9% κατ' έτος, ενώ για τα ναυπηγεία, τους κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού και τους επισκευαστές πλοίων, οι αυξήσεις ανήλθαν αντίστοιχα σε 10.4%, 13.2% και 2.4% κατ' έτος.» (NAYTIKA XRONIKA, 2015)

## **5.5 Ολοκλήρωση της οικονομικής εκμετάλλευσης των πλοίων και η διάλυση τους**

Ο προσδιοριστικός παράγοντας που επηρεάζει την προσφορά χωρητικότητας των πλοίων είναι οι διαλύσεις των πλοίων όταν το αποφασίσουν οι πλοιοκτήτες. Γενικότερα ο ρυθμός με τον οποίον αναπτύσσεται το μέγεθος του εμπορικού στόλου εξαρτάται από την ισορροπία των νέων ναυπηγήσεων και τον αριθμό των πλοίων που οδηγούνται σε διάλυση, είτε λόγω παλαιότητας, είτε λόγω ολικής καταστροφής του πλοίου που σε καμία περίπτωση δεν είναι ωφέλιμο να το ανακατασκευάσει από την αρχή. Αυτό το ζήτημα για τον πλοιοκτήτη αρχίζει να τον απασχολεί συνήθως σε περιόδους κρίσης, που οι τιμές των ναύλων είναι χαμηλές και δεν μπορεί να καλύψει τα μεταβλητά έξοδα του πλοίου του, σε αντίθεση με την καλή κατάσταση της ναυλαγοράς αυτό το ζήτημα για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο γίνεται ανούσιο. Οι παράγοντες που οδηγούν τον πλοιοκτήτη να προχωρήσει σε διάλυση του πλοίου είναι αρχικά, η ηλικία του πλοίου, η οικονομική απαξίωση του, η γενικότερη κατάσταση των ναύλων, τα έξοδα του πλοίου καθώς και οι εξελίξεις που γίνουν οι ναύλοι. Η ηλικία είναι σαφώς ένας καθοριστικός παράγοντας που επηρεάζει την διάλυση του πλοίου. Διαφορετική αξία θα έχει ένα πλοίο που βρίσκεται στα μέσα της

οικονομικής του ζωής και διαφορετικό στο τέλος αυτού. Η μέση ηλικία που οδηγούνται στα διαλυτήρια είναι περίπου στα 25 χρόνια από την ναυπήγηση του. Η αποδοτικότητα των πλοίων συρρικνώνεται, καθώς αυξάνεται η ηλικία τους δεδομένου ότι τα κόστη συντήρησης και επισκευής αυξάνονται. Σαν αποτέλεσμα αυτού ο πλοιοκτήτης να αντιμετωπίζει τα αυξημένα κόστη και των αυξημένων μη παραγωγικών ημερών λόγω των επισκευών. Σε πλοία μεγάλης ηλικίας οι ναυλωτές δεν δείχνουν τόσο μεγάλη προτίμηση όσο στα νεότερα πλοία που είναι τεχνολογικά προηγμένα και υπάρχει αξιοπιστία και ασφάλεια. Όμοια και με τα ασφάλιστρα των παλαιότερων πλοίων που είναι υψηλότερα σε σχέση με πλοία νεότερης γενιάς. Επομένως η ηλικία είναι πρωταρχικός παράγοντας της απόφασης του πλοιοκτήτη να το οδηγήσει προς διάλυση αλλά δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να οριστεί η ηλικία που θα διαλυθεί διότι υπάρχουν και άλλες συνιστώσες της απόφασης αυτής. Μία από αυτές είναι η απαξίωση αυτού λόγω της τεχνολογικής προόδου. Παρά το ότι μπορεί να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του με το καλύτερο τρόπο, δεν παύει να το καθιστά αναποτελεσματικό. Δηλαδή παλιότερα πλοία με ταχύτητες μειωμένες και αυξημένες καταναλώσεις το καθιστούν να έχει μειωμένη απόδοση, επιπρόσθετα και στη φορτοεκφόρτωση και στη μεταφορά, αφού τεχνολογικά έχει παρέλθει σε σχέση με τα σύγχρονα πλέον πλοία. Δεδομένου ότι τα λιμάνια εξελίσσονται πρέπει να ταυτίζονται και με τα πλοία αφού πρέπει να είναι συμβατά. Σε περιόδους κρίσης ειδικά τα πλοία αυτά υπόκεινται στην πτώση της αξίας τους διότι η ζήτηση για την μεταφορά φορτίων είναι μειωμένη συνδυαζόμενη και με τα χαμηλά επίπεδα ναύλων. Εν συνεχεία η μη κάλυψη των μεταβλητών και σταθερών εξόδων συνδράμει στην απόφαση της διάλυσης τους. Εξαίρεση είναι η περίπτωση που ο πλοιοκτήτης έχει την απαραίτητη ρευστότητα να υπομείνει την κρίση ώστε να επέλθει η αγορά σε άνθιση, να αυξηθεί η ζήτηση χωρητικότητας και να επανέρθει το πλοίο του σε απασχόληση. Μια συνιστώσα της διάλυσης του πλοίου που την επηρεάζει είναι οι τιμές που έχει το scrap πλοίο, δηλαδή η κοστολόγησε του χάλυβα σε τόνους και τα επίπεδα των ναύλων. Σκοπός των διαλυτηρίων είναι να αγοράσουν τα μέταλλα του πλοίου, να υποστούν επεξεργασία και να τα αποστείλουν σε βιομηχανίες μετάλλων. «Η αξία διάλυσης ενός πλοίου υπολογίζεται με βάση το άφορτο εκτόπισμα (βάρος) του πλοίου (Light Displacement Tonnage – LTD)» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006). Οι αξίες των μετάλλων κυμαίνονται διότι εξαρτώνται από την προσφορά και την ζήτηση αυτών από τις βιομηχανίες οι οποίες επεξεργάζονται. Συνήθως σε βαθιές κρίσεις ο



αριθμός των πλοίων που οδηγούνται στα διαλυτήρια είναι αυξημένος, άρα η ζήτηση των βιομηχανιών μειώνουν τις τιμές στα μέταλλα λόγω υπερπροσφοράς. Αντίστοιχα σε μια βελτίωση στα επίπεδα των ναύλων η προσφορά των πλοίων για scrap μειώνεται, έτσι η ζήτηση από τα διαλυτήρια αυξάνεται και έτσι οι τιμές αυτών είναι αυξημένες. Επομένως η αυξημένες τιμές των scrap από τα διαλυτήρια, είναι λογικό να υπάρχει μεγαλύτερο ενδιαφέρον για πώληση των πλοίων συνδυαζόμενη με τις πτωτικές τάσεις της αγοράς. Στόχος του πλοιοκτήτη είναι η μεγιστοποίηση της οικονομικής εκμετάλλευσής του, όπου μπορεί να αντλήσει και σε περιπτώσεις ικανούς ρευστότητας μπορεί να ανταπεξέλθει στην ύφεση με την κάλυψη των εξόδων, πιστεύοντας ότι μια ενδεχόμενη και πιθανολογημένη έκρηξη της ναυλαγοράς θα του φέρει κερδοφορία σε βαθμό να καλύψει και τα κόστη ενώ βρισκόταν σε ύφεση. Ωστόσο η απόφασή αυτή θα παρθεί από τον πλοιοκτήτη όταν στον ορίζοντα δεν υπάρχει αισιοδοξία βελτίωσης της ναυλαγοράς και τα αποθέματα ρευστότητας λιγοστεύουν. «Σε γενικές γραμμές, ο πλοιοκτήτης θα πάρει την απόφαση να οδηγήσει το πλοίο του σε διάλυση, όταν η τρέχουσα αξία διάλυσης του πλοίου είναι μεγαλύτερη από την εκτιμώμενη αξία πώλησης του πλοίου σ' ένα μελλοντικό χρόνο t, όπως αυτή υπολογίζεται από την παρούσα αξία των αναμενόμενων μελλοντικών κερδών από την εμπορική απασχόληση του πλοίου έως το χρόνο t.» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

Σύμφωνα με τον Γ. Λογοθέτη, CFO Finance & Research George Moundreas Com. S.A. σε ένα δημοσίευμα στις 15 Μαρτίου 2015 υποστηρίζει ότι «Μετά από μία «αναλαμπή» στην αγορά, ιδιαίτερα στην Ινδία και στο Πακιστάν, η αγορά των διαλύσεων πάλι πάτησε φρένο με τους EndBuyers να φοβούνται περαιτέρω πτώση των τιμών. Οι τιμές του σιδήρου συνεχίζουν να χαρακτηρίζονται από μεταβλητότητα καθώς ακόμη υπάρχει η ανησυχία για την συνέχιση των φθηνών εισαγωγών από την Κίνα και πληροφοριακά να αναφέρουμε πως «ακούγεται» ότι η Ρωσία και η Ουκρανία θα αρχίσουν να εισάγουν από την Κίνα.

Στην Ινδία, ο νέος προϋπολογισμός δεν επέφερε τα αναμενόμενα



Εικόνα 2 ΠΗΓΗ: <http://www.naftikachronika.gr>

αποτελέσματα, εν αντιθέσει επιβλήθηκε ένας νέος φόρος 5% σε machinery and spare parts, οδηγώντας τους EndBuyers να κατέβουν σε απεργία, ελπίζοντας ότι ο φόρος θα αποσυρθεί. Παράλληλα, η πορεία της ρουπίας, που κινήθηκε πτωτικά, στις 62 προς το δολάριο, είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση της αγοραστικής διάθεσης. Στο Μπαγκλαντές, η αγορά επέδειξε κάποια σημάδια επιστροφής, καθώς βλέποντας την Ινδία και το Πακιστάν να έχουν κλείσει αρκετά Capes κατά τους 2 πρώτους μήνες του έτους, θέλησε να αποκτήσει το μερίδιο που του αντιστοιχεί, αλλά για άλλη μία φορά, ιδιαίτερη προσοχή συνιστάται λόγω των γνωστών τραπεζικών ορίων και των ανοιγμάτων των LCs. Το Πακιστάν, που πάντα παρακολουθεί τις εξελίξεις στην Ινδία και πράττει ανάλογα, απείχε από την αγορά υπό το φόβο πως ενδεχομένως να υπάρξουν πτωτικές πιέσεις στις τιμές, τη στιγμή μάλιστα που από την αρχή του χρόνου έκλεισε και αυτό το μερίδιο του από τα Capes που πουλήθηκαν. Την ίδια στιγμή, οι EndBuyers συνεχίζουν και πιέζουν την κυβέρνηση για την επιβολή φόρου της τάξης του 40% στις Κινεζικές εισαγωγές, ώστε να ανακάμψει η εγχώρια αγορά. Η Κίνα, είναι εκτός αγοράς καθώς συνεχίζει και απασχολείται με τα πλοία των κρατικών εταιρειών, αλλά λόγω των φθηνών εξαγωγών σιδήρου, επηρεάζει τις προσφερόμενες τιμές στις υπόλοιπες χώρες.

Ο συνολικός αριθμός των διαλύσεων την τελευταία εβδομάδα ήτανε 559,568 DWT, εκ των οποίων το 69% (387,472 DWT) ήτανε πλοία ξηρού φορτίου, το 30% (166,152 DWT) δεξαμενόπλοια, και το 1% (5,944 DWT) Containers και Ro-Ro.

Οι τιμές για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια κυμάνθηκαν ως εξής:

- Ινδία: Από \$ 350 – \$ 370 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- Πακιστάν: Από \$ 360 – \$ 380 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- Μπαγκλαντές: Από \$ 365 – \$ 385 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα
- Κίνα: Από \$ 200 – \$ 215 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια. (Γ. Λογοθέτη C. F., ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 2015)

Σε ένα δημοσίευμα στα Ναυτικά Χρονικά με τον Γ. Λογοθέτη, CFO Finance & Research George Moundreas Com. S.A. να υποστηρίζει ότι «Θετικό κλίμα επικράτησε σε όλες τις αγορές την προηγούμενη εβδομάδα του Απριλίου με τις

τιμές να παρουσιάζουν ανοδική πορεία και τους End Buyers να προσφέρουν για όλους τους τύπους των πλοίων αλλά το ενδιαφέρον συγκεντρώθηκε στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και ιδιαίτερα στο μικρότερο τονάζ. Το αποτέλεσμα της αύξησης των τιμών κατά \$ 20 περίπου το τόνο LDT, ήταν να κλειστεί ένας ικανοποιητικός αριθμός πλοίων ενώ εκτιμάται ότι υπάρχει και ένας σημαντικός αριθμός πλοίων που βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις σε τιμές «μικρής» σπέκουλας. Η Ινδία, ύστερα από μεγάλο διάστημα αποχής και λόγω βελτίωσης των θεμελιωδών μεγεθών της όπως η σταθεροποίηση της νομισματικής ισοτιμίας στις 62 προς το δολάριο αλλά και η αύξηση των εγχώριων τιμών του σιδήρου κατά \$ 20 LDT, επέστρεψε δυναμικά στην αγορά προσπαθώντας να ανακτήσει το χαμένο έδαφος των προηγούμενων μηνών. Παράλληλα η πεποίθηση που έχει σχηματιστεί ότι σύντομα θα επιβληθούν φόροι στις εισαγωγές σιδήρου από την Κίνα, προμηνύει ενδεχόμενη περαιτέρω αύξηση των προσφερόμενων τιμών. Στο Μπαγκλαντές, το γεγονός ότι το προηγούμενο διάστημα αγοράστηκαν κάποια Capes από τους End Buyers, υποδηλώνοντας ότι υπάρχει ενδιαφέρον για αγορές, σε συνδυασμό με την ψήφιση του νέου προϋπολογισμού τον Ιούνιο, αυξάνει τις πιθανότητες για αύξηση του ενδιαφέροντος ώστε να «χτίσουν θέση» καθώς ο κάθε νέος προϋπολογισμός θεωρητικά μπορεί να έχει και αρνητικές επιπτώσεις στις διαλύσεις. Το Πακιστάν, έχοντας και αυτό εξασφαλίσει έναν αριθμό Capes από τις αρχές του χρόνου, δεν δείχνει ιδιαίτερα σημάδια δραστηριοποίησης, δεδομένου και του γεγονότος ότι τα πλοία που υπάρχουν στην αγορά είναι μικρότερου τονάζ, τα οποία, τουλάχιστον μέχρι στιγμής, δεν είναι στις προτεραιότητες του. Στην Κίνα, το πρόγραμμα της επιχορήγησης των κρατικών εταιρειών συνεχίζεται και η εκτιμώμενη μείωση της παραγωγής σιδήρου ηχεί θετικά στις ανωτέρω αγορές που έχουν πληγεί από τις φθηνές Κινεζικές εξαγωγές. Ο συνολικός αριθμός των διαλύσεων την τελευταία εβδομάδα ήτανε 801,289 DWT, εκ των οποίων το 63% (502,510 DWT) ήτανε πλοία ξηρού φορτίου, το 20% (159,660 DWT) δεξαμενόπλοια, και το 17% (139,119 DWT) Containers.

Οι τιμές για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια κυμάνθηκαν ως εξής:

- Ινδία: Από \$ 370 – \$ 390 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- Πακιστάν: Από \$ 375 – \$ 400 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.

- Μπαγκλαντές: Από \$ 380 – \$ 400 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- Κίνα: Από \$ 200 – \$ 215 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια.». (Γ. Λογοθέτη C. F., ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 2015)

## **5.6 Οι εξελίξεις των ναύλων και οι προσδοκίες των πλοιοκτητών**

Τα επίπεδα των ναύλων είναι ο τελευταίος προσδιοριστικός παράγοντας της προσφοράς χωρητικότητας, είναι το κίνητρο με το οποίο παρακινεί τις ομάδες που παίρνουν τις αποφάσεις να προσαρμόσουν τα πλοία τους στην αναγκαία προσφορά θαλάσσιων μεταφορών σε βραχυχρόνιο επίπεδο και να μειώσουν τα κόστη σε μακροπρόθεσμο επίπεδο. Γενικότερα να μεταβληθεί ο εμπορικός στόλος στην αγορά που βρίσκονται τα πλοία ώστε αυτά να βρίσκονται σε πλήρη απασχόληση. Οι ναύλοι κατατάσσονται στην ανοικτή ναυλαγορά και στην αγορά γραμμών, δηλαδή στην αγορά των ελεύθερων εμπορικών πλοίων που διέπεται από κανόνες της ελεύθερου ανταγωνισμού και από την αγορά γραμμών. Η ανοικτή ναυλαγορά ή ναυτιλία των χύδην φορτίων είναι μια πολιτική τιμολόγησης «χονδρικής» πώλησης, στην οποία υπάρχουν μεγάλες ποσότητες μεταφοράς και η αξία αυτών είναι χαμηλή. Επίσης οι παραλήπτες αυτών των φορτίων είναι συγκεκριμένη κάθε φορά και οι ναύλοι με τους οποίους θα συμφωνηθεί μεταξύ του φορτωτή και του παραλήπτη, υπόκεινται σύμφωνα με τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς. Αντίθετα στην αγορά γραμμών, πρόκειται για μια “λιανική” πώλησης των προϊόντων, τα οποία είναι σε μικρότερες ποσότητες, ανεξάρτητες μεταξύ τους, φορτία που είναι μέσα σε εμπορευματοκιβώτια, είναι υψηλής αξίας και το σύνολο αυτών των φορτίων έχουν ως αποδέκτη διαφορετικούς παραλήπτες. Οι τιμές αυτών των φορτίων υπόκεινται σε συγκεκριμένα ναυτολόγια από τις επιχειρήσεις από τις οποίες τα παράγουν. Οι δύο πολιτικές αυτές είναι σημαντικές για την προσφορά χωρητικότητας στις υπηρεσίες μεταφοράς που υπηρετούν. Η προσφορά της χύδην ναυτιλίας προσαρμόζουν την προσφορά τους με τη μεταβολή της ταχύτητας των πλοίων αυτής ανάλογα με τα επίπεδα των ναύλων και όταν τα επίπεδα των ναύλων βρίσκονται πολύ χαμηλά, οι πλοιοκτήτες οδηγούν τα πλοία τους σε παροπλισμό, διότι μειώνουν τα μεταβλητά κόστη που θα είχαν, εάν ήταν υπό ναύλωση σε βραχυπρόθεσμο επίπεδα. Αντίστοιχα στην αγορά γραμμών οι πλοιοκτήτες ρυθμίζουν την ποιότητα των μεταφορικών υπηρεσιών ανάλογα με τα επίπεδα των ναύλων. Όπως έχει αναφερθεί, σε μακροπρόθεσμο επίπεδο όταν οι

ναύλοι είναι χαμηλοί και αντιστοίχως, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες αποφασίζουν την διάλυση των πλοίων ειδικότερα όταν δεν υπάρχει ρευστότητα και αντίστοιχα μπαίνουν σε νέο κύκλο αισιοδοξίας, ότι η ανοδική πορεία των ναύλων θα εξακολουθήσει να αυξάνεται, θέτοντας νέες παραγγελίες στα ναυπηγεία και επενδύοντας στα υπάρχοντα πλοία τους. Εν κατακλείδι, όπως είναι γνωστό η αλματώδης τεχνολογική πρόοδος και η εύρεση καινούργιων καινοτομιών θα επηρεάζουν σημαντικά την προσφορά της θαλάσσιας μεταφοράς, όπως για παράδειγμα οι τιμές στα καύσιμα επηρεάζουν σημαντικά τη επιχειρησιακή ταχύτητα των πλοίων ειδικότερα όταν οι ναύλοι είναι χαμηλοί και στόχος των ναυτιλιακών εταιρειών είναι η μείωση του κόστους, απ' όπου είναι δυνατόν.

## **Κεφάλαιο 6: Μηχανισμός καθορισμού ναύλου**

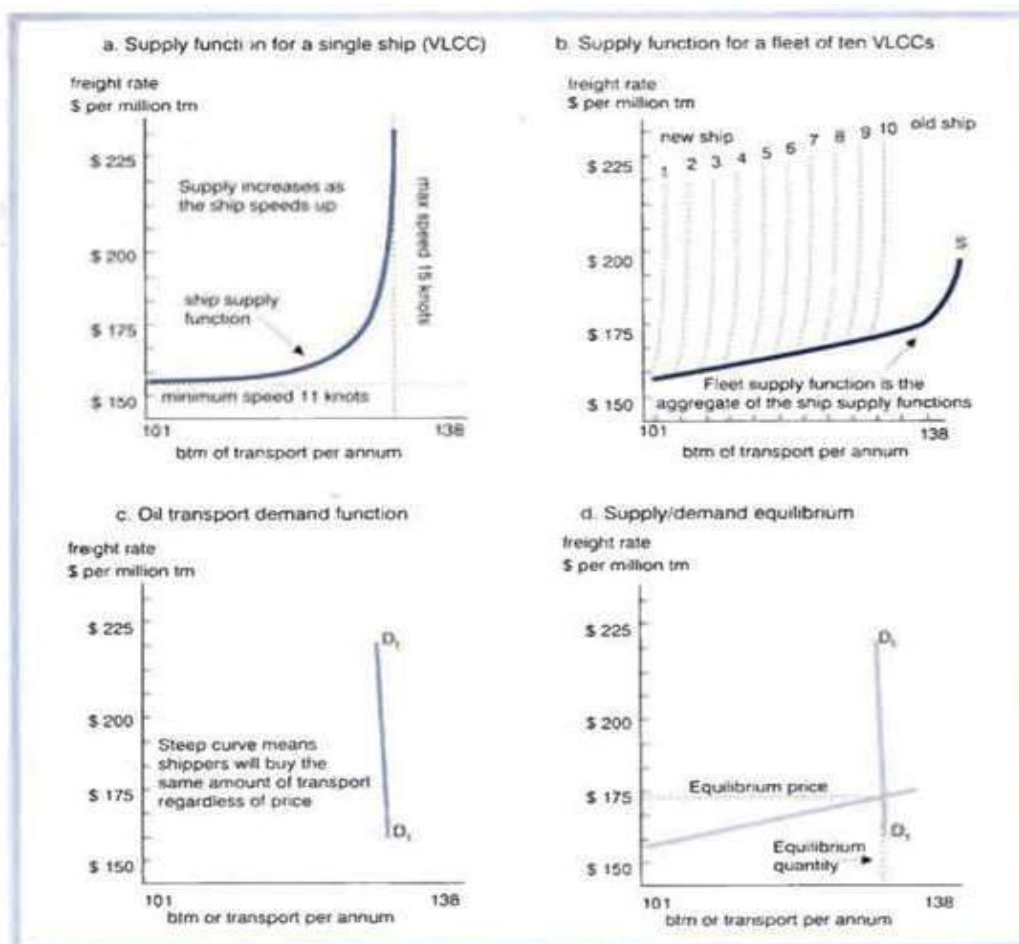
Το μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς ολοκληρώνεται με το «σύνδεσμο» μεταξύ της ζήτησης χωρητικότητας και της προσφοράς χωρητικότητας, με την λειτουργία και τον τρόπο με τον οποίο καθορίζεται το επίπεδο του ναύλου υπό τις δυνάμεις της ζήτησης και της προσφοράς. Οι αντιπρόσωποι της προσφοράς θαλάσσιων μεταφορών είναι οι πλοιοκτήτες και της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών οι φορτωτές – ναυλωτές. Αυτές οι δύο ομάδες, μετά από διαπραγματεύσεις που διεξάγονται, καταλήγουν σε ένα επίπεδο ναύλων, δηλαδή μία τιμή που αντιπροσωπεύει την ισορροπία της ζήτησης και της προσφοράς χωρητικότητας. Συγκεκριμένα αυτής των διαθέσιμων πλοίων και φορτίων. Σε περίπτωση πλεονάσματος πλοίων, ο ναύλος μειώνεται, η λεγόμενη υπερπροσφοράς χωρητικότητας και όταν υπάρχει έλλειμμα πλοίων, ο ναύλος αυξάνεται. Γενικότερα, οι δύο δυνάμεις, προσπαθούν να βρискουν μία συμφέρουσα και για τους δύο λύση προσαρμόζοντας ο καθένας ξεχωριστά την προσφορά και τη ζήτηση αντίστοιχα. Για την κατανόηση της μελέτης του τρόπου καθορισμού του ναύλου θα γίνει περαιτέρω ανάλυση των τριών οικονομικών εννοιών του νόμου της ζήτησης και της προσφοράς καθώς και της ισορροπίας αυτών των δύο.

### **6.1 Λειτουργίες της προσφοράς και ζήτησης πλοίων**

«Η λειτουργία της προσφοράς ενός ανεξάρτητου πλοίου απεικονίζεται στον Πίνακα 7 και περιγράφει την ποσότητα μεταφοράς που προσφέρει το πλοίο σε κάθε επίπεδο ναύλου. Το πλοίο του διαγράμματος είναι ένα “VLCC” 280.000 dwt. Όταν ο ναύλος πέσει κάτω από τα \$155 ανά εκατομμύριο τονομίλια (mtm = million ton miles), τότε ο πλοιοκτήτης θα οδηγήσει το πλοίο σε παροπλισμό. Καθώς οι ναύλοι αυξάνονται

πάνω από τα \$155 ανά εκατομμύριο τονομύλια ανά έτος, το πλοίο θα επαναδραστηριοποιηθεί στην αγορά, αλλά θα ταξιδεύει με την ελάχιστη βιώσιμη ταχύτητα των 11 κόμβων προκειμένου να εξοικονομεί καύσιμα. Αν το πλοίο απασχολείται έμφορτο για 137 ημέρες το χρόνο και με αυτή την ταχύτητα, τότε η ετήσια συνολική προσφορά χωρητικότητας του θα ανέρχεται σε 10,1 δις. τονομύλια (btm = billion ton miles). Ο υπολογισμός προκύπτει ως εξής: 11 μίλια/ώρα × 24 ώρες × 137 ημέρες × 280.000 τόνους. Όσο οι ναύλοι αυξάνονται, η επιχειρησιακή ταχύτητα του πλοίου θα αυξάνεται, ώσπου ο ναύλος να φτάσει στα \$ 220 ανά εκατομμύριο τονομύλια, οπότε το πλοίο θα χρησιμοποιεί τη μέγιστη ταχύτητα των 15 κόμβων και θα παρέχει ετήσια συνολική προσφορά χωρητικότητας 13,8 δις. τονομυλίων. παρατηρείται δηλαδή ότι μια αύξηση στις τιμές των ναύλων αυξάνει την προσφορά χωρητικότητας του ίδιου πλοίου κατά 37%.» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

### Πίνακας 7 Η λειτουργία της προσφοράς



Πηγή: Stopford M. "Maritime Economics" (Routledge, 1997, σελ. 140),  
[www.economicsarena.com](http://www.economicsarena.com)

Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η μεταβολή της ταχύτητας δεν αποτελεί μοναδιαίο προσδιοριστικό παράγοντα της προσφοράς ανταποκρίσεως στις τιμές των ναύλων. Επηρεαζόμενοι οι πλοιοκτήτες από τα επίπεδα των ναύλων παίρνουν τις ανάλογες αποφάσεις. Σε περιόδους υψηλών επιπέδων ναύλων ο πλοιοκτήτης συνήθως παίρνει την απόφαση να διασχίσει το πλοίο του από το κανάλι του Σουέζ χωρίς να πάρει τόσο σημαντικά το ακριβό κόστος διέλευσης από αυτό και να μειώσει την απόσταση ώστε να φτάσει γρηγορότερα στο λιμάνι προορισμού χωρίς να κάνει το γύρο από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Σε αντίθετη περίπτωση χαμηλού ναύλου, θα προτιμούσε να μειώσει το λειτουργικό κόστος. Σε περιόδους χαμηλών τιμών στα επίπεδα των ναύλων ο πλοιοκτήτης, θα μπορούσε να πάρει την απόφαση πέρα της μείωσης της ταχύτητας, να στρέψει το πλοίο του στην αποθεματοποίηση φορτίων ή να οδηγήσει το πλοίο σε επισκευή που είναι μια περίοδος των πλοίων στις μη – παραγωγικών ημερών. Έτσι εκμεταλλεύεται την κατάσταση αυτή ώστε να βελτιώσει την ποιότητα των μεταφορικών υπηρεσιών του. Όσον αφορά την ζήτηση για μεταφορά φορτίων υπάρχουν χρονικοί περίοδοι που δεν υφίσταται διαθέσιμο φορτίο για θαλάσσια μεταφορά είτε γιατί είναι μια νεκρή περίοδος για τα γεωργικά παράγωγα, είτε γιατί η οικονομία συγκεκριμένων βιομηχανικών χωρών βρίσκεται σε κρίση και η παραγωγικότητα έχει μειωθεί δραματικά. Σαν αποτέλεσμα αυτού είναι η μεταφορά μερικών φορτίων από τα πλοία και τουλάχιστον η προσπάθεια της μείωσης του λειτουργικού κόστους των πλοίων στη περίοδο που διανύουν έως ότου ανακάμψει η αγορά. Η λεγόμενη υπερπροσφορά των πλοίων λόγω μη διαθέσιμων φορτίων τους φέρνει αντιμέτωπους με τη μεταφορά μερικών φορτίων, αποφεύγοντας το παροπλισμό του πλοίου.

«Στη συνέχεια θα μελετηθεί ο τρόπος με τον οποίο η αγορά ρυθμίζει την προσφορά που παρέχεται από ένα στόλο πλοίων. Η απεικόνιση αυτής της διαδικασίας φαίνεται στον Πίνακα 7(b), όπου εμφανίζεται η λειτουργία της προσφοράς ενός στόλου από 10 δεξαμενόπλοια «VLCC». Η καμπύλη της προσφοράς του στόλου (S) είναι το άθροισμα των καμπυλών των επί μέρους ανεξάρτητων πλοίων, τα οποία ποικίλλουν σε ηλικία και αποδοτικότητα. Στο συγκεκριμένο παράδειγμα, η κατανομή της ηλικίας του στόλου κλιμακώνεται από 2 έτη (το νεότερο πλοίο 1) ως 20 έτη (το παλαιότερο πλοίο 10), ανεβαίνοντας δύο έτη ανά πλοίο. Το νεότερο πλοίο έχει το χαμηλότερο ημερήσιο λειτουργικό κόστος και το σημείο παροπλισμού του (lay-up point) αντιστοιχεί σε ναύλο \$165 ανά εκατομμύριο τονομύλια.» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης,

2006). «Ο μηχανισμός της προσφοράς του στόλου λειτουργεί με την είσοδο ή την έξοδο των πλοίων από την αγορά ως προσαρμογή στα επίπεδα των ναύλων. Όταν οι τιμές των ναύλων πέφτουν κάτω από το λειτουργικό κόστος (operating cost) του πλοίου 10, το πλοίο αυτό οδηγείται σε παροπλισμό και η προσφορά μειώνεται κατά ένα πλοίο. Σε αυτό το επίπεδο ναύλων, το πλοίο 9 εξισώνει τα έσοδα με το λειτουργικό κόστος, ενώ τα υπόλοιπα 8 πλοία παρουσιάζουν οριακά κέρδη εφ' όσον τα έσοδα ξεπερνούν τα σταθερά έξοδα τους. Αν οι φορτωτές χρειάζονται μόνο 5 πλοία για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες τους, είναι δυνατόν να ρίξουν το ναύλο που πρόσφεραν στα \$ 160 ανά εκ. τονομία, δηλαδή το σημείο παροπλισμού του πλοίου 5. Με αυτό τον τρόπο η προσφορά ανταποκρίνεται βραχυχρόνια στις μεταβολές των ναύλων. Σε περισσότερο μακροπρόθεσμο ορίζοντα, η προσφορά αυξάνεται με τη ναυπήγηση νέων πιο αποδοτικών πλοίων και μειώνεται με τη διάλυση των παλαιότερων πλοίων.» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

Η λειτουργία της ζήτησης απεικονίζει τον τρόπο με τον οποίο οι ναυλωτές ανταποκρίνονται στις μεταβολές των ναύλων. Η καμπύλη ζήτησης του Πίνακα 7(c) είναι σχεδόν κάθετη. Αν και αυτό απλώς είναι μια υπόθεση για το παράδειγμα μας, ωστόσο αυτή είναι η πιο πιθανή μορφή της καμπύλης για τα περισσότερα χύδην φορτία. Αιτία είναι η έλλειψη ανταγωνιστικού προς το πλοίο μεταφορικού μέσου. Οι φορτωτές πρέπει οπωσδήποτε να μεταφέρουν συγκεκριμένη ποσότητα φορτίου και θα τη μεταφέρουν ανεξαρτήτως κόστους, εκτός εάν έχουν στη διάθεση τους χρόνο για να κάνουν εναλλακτικές διευθετήσεις μεταφοράς. Αντίστροφα, οι φθηνές τιμές ναύλων δε θα δελεάσουν τους φορτωτές να χρησιμοποιήσουν ένα επιπρόσθετο πλοίο. Με άλλα λόγια, η ζήτηση πλοίων είναι ανελαστική βραχυχρόνια για τα περισσότερα χύδην φορτία και για το λόγο αυτό η καμπύλη της ζήτησης παίρνει την κάθετη μορφή του διαγράμματος» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

## **6.2 Ισορροπία και ο ρόλος του χρόνου σε αυτήν**

Βρίσκεται στο σημείο που οι αγοραστές και οι πωλητές έχουν συμφωνήσει μια τιμή. Δηλαδή στο σημείο που διασταυρώνονται η καμπύλη της προσφοράς και της ζήτησης. «Στον Πίνακα 7(d) η τιμή ισορροπίας είναι περίπου \$170 ανά εκ. τονομία και σημαίνει ότι σ' αυτό το επίπεδο ναύλων, οι ναυλωτές είναι πρόθυμοι να μισθώσουν 10 πλοία και οι πλοιοκτήτες είναι έτοιμοι να τους διαθέσουν αυτά τα 10 πλοία». (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006). Γενικότερα ο μηχανισμός καθορισμού του ναύλου καθώς και η ισορροπία εξαρτάται από τους αγοραστές και τους πωλητές κατά

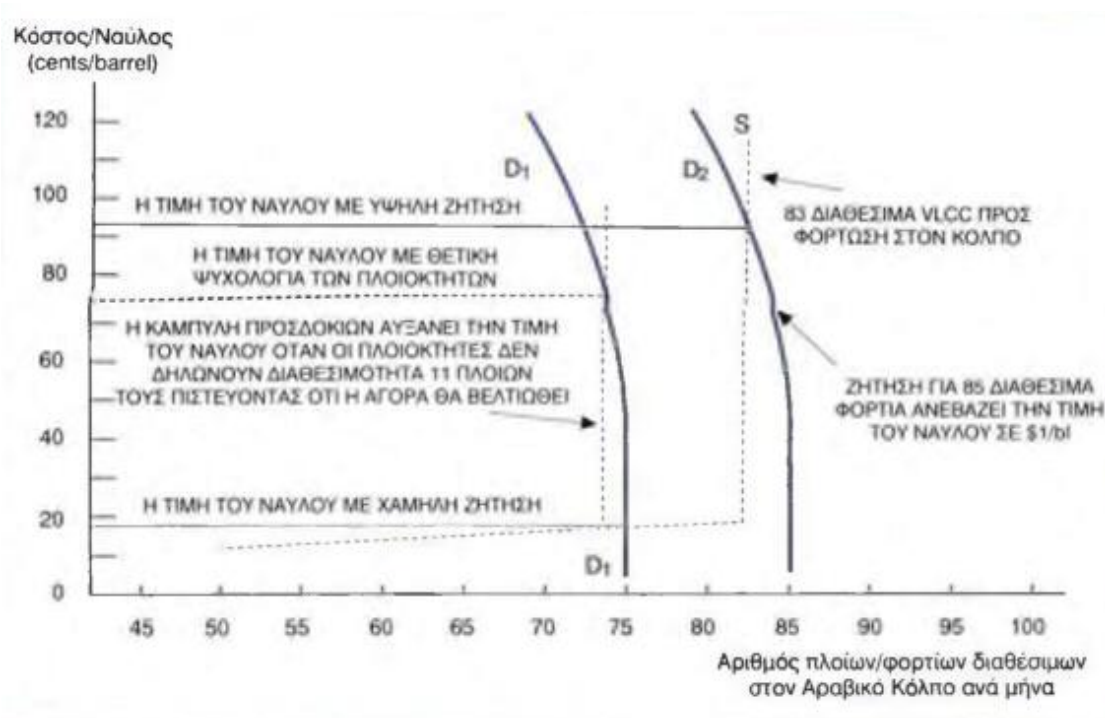


πόσο έτοιμοι είναι να συμφωνήσουν σε μια τιμή. Άρα ο χρόνος είναι σημαντικός παράγοντας για την ισορροπία αυτή και διαχωρίζεται σε 3 περιπτώσεις. Την στιγμιαία ισορροπία, όταν η συμφωνία κλειστεί άμεσα, τη βραχυχρόνια ισορροπία όταν παρθούν μέτρα βραχυπρόθεσμου χαρακτήρα δηλαδή επαναδραστηριοποίηση πλοίων ή ακόμα και μεταβολή της ταχύτητας του πλοίου και την μακροχρόνια ισορροπία όπου σε αυτό το σημείο οι πλοιοκτήτες έχουν χρόνο να προσαρμόσουν τον στόλο τους από τη παραλαβή νεότευκτων πλοίων

### 6.3 Στιγμαία ισορροπία

«Η στιγμιαία ισορροπία περιγράφει την τιμή του υπό διαπραγμάτευση ναύλου για τα λεγόμενα έτοιμα (prompt) πλοία και φορτία.

**Πίνακας 8 Η λειτουργία της στιγμιαίας ισορροπίας στην αγορά των “VLCC”**



ΠΗΓΗ: (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

Σ’ αυτήν την περίπτωση τα πλοία είναι έτοιμα να φορτώσουν, τα φορτία περιμένουν να μεταφερθούν και η συμφωνία πρέπει να κλειστεί άμεσα» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006). Στον Πίνακα δαπεικονίζει τη λειτουργία της στιγμιαίας ισορροπίας στην αγορά των “VLCC”.

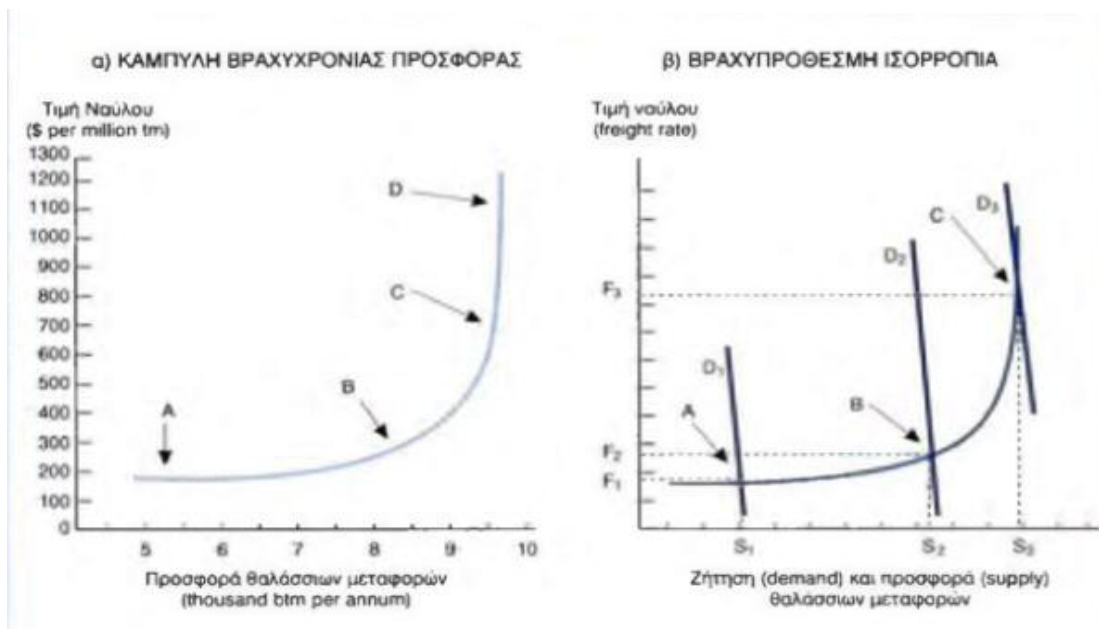
«Αν υποθεθεί ότι υπάρχουν 75 φορτία που ζητούν μεταφορά σ’ ένα μήνα, η καμπύλη ζήτησης D1 τέμνει τον οριζόντιο άξονα στο 75, αλλά καθώς οι ναύλοι αυξάνονται η καμπύλη θα παίρνει κλίση προς τα αριστερά εφ’ όσον σε πολύ ψηλές τιμές ναύλων θα ακυρωθεί η μεταφορά για ορισμένα φορτία. Η καμπύλη προσφοράς S δείχνει ότι

υπάρχουν 83 πλοία διαθέσιμα προς φόρτωση, άρα περισσότερα από τα φορτία. Ως συνέπεια, η τιμή του ναύλου θα πέσει στο λειτουργικό κόστος των πλοίων, δηλαδή στα 18 σεντς ανά βαρέλι όπως φαίνεται από την τομή των καμπυλών S και D1. Αν τώρα ο αριθμός των διαθέσιμων φορτίων αυξηθεί στα 85 (καμπύλη D2), τότε υπάρχει υπερπροσφορά φορτίων και οι ναυλωτές ανταγωνίζονται ώστε να βρουν διαθέσιμο πλοίο, ανεβάζοντας έτσι την τιμή του ναύλου περίπου στο 1\$ ανά βαρέλι. Παρατηρείται επομένως, ότι μια μεταβολή μόλις 10 φορτίων είναι δυνατόν να επιφέρει δραματική μεταβολή στο επίπεδο του ναύλου.» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006).

## 6.4 Βραχυπρόθεσμη ισορροπία

Σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο υπάρχει χρόνος για τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές να προσαρμόσουν τη προσφορά και τη ζήτηση στις μεταβολές των ναύλων. Στον Πίνακα 9(α) απεικονίζεται η καμπύλη της βραχυχρόνιας προσφοράς με δεδομένα το μέγεθος του στόλου, τη διαθέσιμη μεταφορική χωρητικότητα σε τονομίλια για κάθε τιμή του ναύλου που μεταβάλλεται. Η προσφορά χωρητικότητας των πλοίων μετράται σε χιλιάδες δις. τονομίλια ανά έτος (thousand btm per annum) και ο ναύλος μετράται σε δολάρια ανά εκατομμύριο τονομίλια (dollars per million ton miles).

**Πίνακας 9 Βραχυπρόθεσμη ισορροπία (short-run equilibrium)**



**ΠΗΓΗ:** (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

«Στο σημείο A η προσφορά είναι μόλις 5.000 btm ανά έτος καθώς τα λιγότερο αποδοτικά πλοία είναι παροπλισμένα. Στο σημείο B τα παροπλισμένα έχουν

επαναδραστηριοποιηθεί, όλα τα πλοία του στόλου είναι πλέον ενεργά και η προσφορά χωρητικότητας έχει ανέλθει στα 8.500 btm ανά έτος. Στο σημείο C ολόκληρος ο διαθέσιμος στόλος απασχολείται και μάλιστα με τη μέγιστη επιχειρησιακή ταχύτητα. Τέλος, στο σημείο D η συνεχής αύξηση των ναύλων δε μπορεί να επιφέρει άλλη πρόσθετη αύξηση της προσφοράς και η καμπύλη της προσφοράς γίνεται πια σχεδόν κάθετη.» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

Αν τώρα προστεθεί η καμπύλη της βραχυχρόνιας ζήτησης στον Πίνακα 9(β), τότε μπορεί να εξηγηθεί ο τρόπος καθορισμού των ναύλων. Η αγορά καθορίζει το επίπεδο του ναύλου στο σημείο που η προσφορά ισούται με τη ζήτηση. Ας εξεταστούν τα τρία σημεία ισορροπίας του διαγράμματος, το A, το B, και το C. Στο σημείο A η ζήτηση είναι χαμηλή και ο ναύλος καθορίζεται στο F1. Μία μεγάλη αύξηση στη ζήτηση οδηγεί στο σημείο ισορροπίας B, αλλά προκαλεί μικρή αύξηση των ναύλων, καθώς τα πλοία που προηγουμένως είχαν παροπλιστεί ενεργοποιούνται άμεσα στην αγορά για να αντιμετωπίσουν την αυξανόμενη ζήτηση. Αντίστροφα, μία μικρή περαιτέρω αύξηση της ζήτησης οδηγεί στο σημείο ισορροπίας C και είναι ικανή σχεδόν να τριπλασιάσει το επίπεδο των ναύλων. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι σ' αυτό το χρονικό σημείο, το επίπεδο του ναύλου καθορίζεται από τα παλαιότερα και λιγότερο αποδοτικά πλοία που απαιτούν πολύ υψηλούς ναύλους για να επαναδραστηριοποιηθούν στην αγορά. Επί πλέον, επειδή δεν υπάρχουν πλέον στην αγορά άλλα διαθέσιμα πλοία, οι ναυλωτές ανταγωνίζονται μεταξύ τους για τη διαθέσιμη χωρητικότητα «χτυπώντας» τις τιμές του ναύλου. Ανάλογα με το πόσο ανελαστική είναι η ζήτηση μεταφοράς σε αυτό το σημείο, οι ναύλοι μπορεί να φτάσουν ακόμη και σε δυσθεώρητα ύψη. Ως απόρροια αυτής της σχετικά προσωρινής κατάστασης, οι φορτωτές αναδιοργανώνουν την πολιτική μεταφορών τους και οι πλοιοκτήτες συνήθως καταφεύγουν σε αυξημένη επενδυτική δραστηριότητα.» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

## **6.5 Μακροπρόθεσμη ισορροπία**

«Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα το μέγεθος του στόλου μπορεί να προσαρμοστεί στη ζήτηση με την παραγγελία νέων πλοίων και τη διάλυση των παλαιότερων. Ο μακροπρόθεσμος μηχανισμός προσαρμογής εξισορροπεί την προσφορά με τη ζήτηση διαμέσου της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων, της αγοράς ναυπηγήσεων και της αγοράς διαλύσεων πλοίων. Καθώς οι ναύλοι πέφτουν κατά τη διάρκεια μια ύφεσης, η κερδοφορία και κατά συνέπεια η αξία μεταπώλησης των πλοίων επίσης μειώνονται.

Η τιμή πώλησης των λιγότερο αποδοτικών πλοίων μειώνεται στην αξία «scrap». Τα πλοία αυτά οδηγούνται στα διαλυτήρια, μειώνοντας έτσι το πλεόνασμα προσφοράς της αγοράς. Επί πλέον, η πτώση στις αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων κάνει ορισμένες νέες χρήσεις της πλεονάζουσας χωρητικότητας οικονομικά βιώσιμες, π.χ. η χρήση των δεξαμενόπλοιων ως αποθήκες πετρελαίου. Με τους παραπάνω τρόπους ο μηχανισμός της τιμής των μεταχειρισμένων μειώνει βαθμιαία την προσφορά πλοίων της αγοράς. Αντίστροφα, όταν ένα έλλειμμα πλοίων «σπρώχνει» τους ναύλους ανοδικά, αυτό έχει θετικό αντίκτυπο στις αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων. Οι πλοιοκτήτες είναι πρόθυμοι να μεγαλώσουν το στόλο τους και, καθώς οι αγοραστές είναι περισσότεροι από τους πωλητές, οι αξίες των μεταχειρισμένων αυξάνονται μέχρι το σημείο εκείνο που τα μεταχειρισμένα πλοία θεωρούνται αναλογικά ακριβότερα από τα νεότευκτα.» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

## **Κεφάλαιο 7: Ναυτιλιακοί οργανισμοί που σχετίζονται με ναυλώσεις**

Ο τομέας της ναυτιλίας είναι αναπόσπαστο κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας. Περίπου το 85% των φορτίων που διακινούνται ανά τον κόσμο εκτελείται μέσω ποντοπόρων πλοίων. Η ενημέρωση των εταιρειών ανά πάσα στιγμή είναι δεδομένη άμεση και προσβάσιμη για τις ναυτιλιακές εταιρείες που αφορά αγοραπωλησίες πλοίων, ναυλώσεις, ναυπηγήσεις πλοίων ή διαλύσεις πλοίων. Επομένως το κάθε άτομο το οποίο επιχειρεί να κάνει μια συνδιαλλαγή θα πρέπει να είναι ενημερωμένο για τα παραπάνω ώστε να αποφευχθούν προβλήματα και προστριβές στο χώρο που αυτόν της ναυτιλίας. «Συγκεκριμένα, κάθε συναλλασσόμενος πρέπει να γνωρίζει τα άτομα και τις εταιρίες με τις οποίες συνεργάζεται, ή τουλάχιστον θα πρέπει να αναζητά πληροφορίες στην αγορά ή να λαμβάνει τραπεζικές εγγυήσεις. Αναφορικά με αυτό το θέμα, χρήσιμη είναι η τακτική συνεργασία και ενημέρωση με τους Διεθνείς Ναυτιλιακούς Οργανισμούς, οι οποίοι σε πολλές περιπτώσεις είναι σε θέση να παρέχουν επαρκείς πληροφορίες για μια ναυτιλιακή εταιρία και για το αν αυτή έχει δημιουργήσει σε συνεργάτες της προβλήματα κατά το παρελθόν, ποιας μορφής και ποιας έκτασης είναι αυτά, (λ.χ. εάν έχουν αφήσει χρέη σε συνεργάτες τους κλπ.)» (Γ.Π.Βλάχος, 2000). Επιπρόσθετα η ναυτιλιακές εταιρείες ενημερώνονται παίρνοντας χρήσιμες πληροφορίες σε ότι αφορά για πειρατεία, εμφύλιους πολέμους, απαγωγές,

ληστείες, μπουκοτάζ και οτιδήποτε νομίζουν οι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί ότι θα επηρεάσουν άμεσα χρηματικές και υλικές ζημιές στις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο τομέα αυτόν. Οι διεθνείς οργανισμοί που συμβάλουν στις ναυλώσεις και στην ενημέρωση των εξελίξεων αυτών είναι είτε θεσμικές όπως η BIMCO, INTERTANKO- INTERCARGO, FONASBA και είτε ευκαιριακές όπως η ITF και τα P&I Club.

### **7.1 Bimco (Baltic and International Maritime Council)**

Το βαλτικό και διεθνές συμβούλιο (BIMCO) βρίσκεται εγκαταστημένος στην Δανία από την ίδρυση του το 1905. Αποτελεί το μεγαλύτερο σημαντικότερο ναυτιλιακό οργανισμό που αριθμεί περισσότερα από 2.500 μέλη σε 121 χώρες του κόσμου. Τα μέλη από τα οποία αποτελείται είναι πλοιοκτήτες, ναυλομεσίτες πράκτορες, P&I Clubs και άλλες συνδεδεμένες ναυτιλιακές ενώσεις. Οι πλοιοκτήτες οι οποίοι είναι εγγεγραμμένοι σε αυτό το συμβούλιο αριθμούν γύρω στους 1000 οι οποίοι ελέγχουν πάνω από το 60% του εμπορικού στόλου. Επίσης υπάρχουν μέλη με την ιδιότητα του μεσίτη (broker) όπου μέσα σε αυτούς περιλαμβάνονται και οι ναυτικοί πράκτορες, με την ιδιότητα των clubs όπως P&I Clubs και άλλες αλληλασφαλιστικές ενώσεις και τέλος εταιρείες – μέλη που είναι ενώσεις ναυλομεσιτών και πρακτόρων τράπεζες και νομικά γραφεία. Η BIMCO πρόκειται για ένα μη πολιτικό και κερδοσκοπικό οργανισμό με στόχο τη συμβουλευτική πληροφορία



Εικόνα 3 ΠΗΓΗ: [bimco.org](http://bimco.org)

που θα βοηθήσει τα μέλη του στην έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωση του. Η συνεργασία του και με άλλους διεθνείς οργανισμούς, ενώσεις και τοπικούς φορείς είναι αναγκαία για την επίτευξη του σκοπού του. Όπως για παράδειγμα διαθέτει μόνιμους αντιπροσώπους στον IMO (International Maritime Organization) ώστε να μπορέσει να επηρεάσει και συνδιαλέγει όσον περισσότερο ώστε να μην επιβαρύνουν τα συμφέροντα των μελών της στις αποφάσεις που παίρνονται από άλλους οργανισμούς. Η δράση του οργανισμού συνεχίζεται με την έκδοση εβδομαδιαίως αναφορές για τις τεχνολογικές μεταβολές, και στην περιγραφή των περιστατικών σε λιμάνια (καθυστερήσεις), ενώ σε ετήσια βάση αναφέρει εταιρείες οι οποίες οφείλουν

χρέη είτε σε πράκτορες είτε σε ναυλομεσίτες κλπ. Η BIMCO κατά καιρούς συνεδριάζει σε διάφορες χώρες με σεμινάρια και διεθνή συνέδρια για την μεγαλύτερη προσέγγιση των προβλημάτων που υπάρχουν από κάθε πλευρά, συζητώντας θέματα που αφορούν την ναυτιλιακή κοινότητα με στόχο την αποδοτικότερη προσπάθεια στο μέλλον.

## **7.2 FONASBA (Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents)**

«Η Fonasba είναι μία διεθνής ένωση των ναυλομεσιτών και πρακτόρων και έχει σα μέλη της κυρίως αντίστοιχες εθνικές ενώσεις. Σκοπός της είναι η εκπροσώπηση τους σε διεθνές επίπεδο και η συνδιαλλαγή με άλλους οργανισμούς για τη διευθέτηση θεμάτων του ενδιαφέροντός τους. Διοργανώνει συνέδρια όπου συζητούνται οι νέοι τύποι ναυλοσυμφώνων και γίνονται προτάσεις και συζητήσεις για τις υπάρχουσες ρήτρες. Διατηρεί στενές σχέσεις με Διεθνείς Οργανισμούς, ενώ, σε κάποιους από αυτούς διαθέτει και εκπροσώπους.» (Γ.Π.Βλάχος, 2000)


## **7.3 INTERCARGO (International Association of dry cargo ship-owners)**

Η διεθνής ένωση ανεξάρτητων ιδιοκτητών φορτηγών πλοίων (Intercargo) ιδρύθηκε το 1980 με σκοπό την προώθηση και τη προστασία των συμφερόντων των μελών της, καθώς και η συνεργασία με άλλους διεθνείς οργανισμούς για την αποφυγή διαφωνιών και προβλημάτων. Τα μέλη που αριθμούν τον οργανισμό αυτό είναι περίπου στα 147 μέλη από 30 διαφορετικές χώρες τα οποία διαθέτουν πάνω από 100 εκ. τόνων συνολική μεταφορική ικανότητα. Τα κριτήρια της ένταξης σε αυτόν τον οργανισμό είναι τα μέλη, να αποδεχθούν τον ελεύθερο και δίκαιο ανταγωνισμό, ο κάθε πλοιοκτήτης, εφοπλιστής και διαχειριστής πλοίων απαιτείται να έχει στη κατοχή του φορτηγά πλοία άνω των 3.000 τόνων ακόμα και αν βρίσκονται υπό ναυπήγηση τα πλοία όπως τέτοια είναι ξηρού φορτίου συμπεριλαμβανομένου του τύπου oil/ore/bulkcarrier. Επίσης κριτήρια ένταξης είναι το υψηλό επίπεδο ποιότητας (ISO), η προστασία από τα P&I Clubs, να είναι εγγεγραμμένα σε νηογνώμονα μέλος τους IACS (International Association of Classification Societies) και να πληροί του κανόνες του κώδικα ISM (International Safety Management code). Αξίζει να σημειωθεί ότι το πόσο κατάθεσης των συνδρομών των μελών ορίζεται από τον

αριθμό των πλοίων τους και η λήξη συνεργασίας μεταξύ των πλοιοκτητών και την ένωση γίνεται μετά από τη μη πληρωμή των κομίστρων μετά από προειδοποιητικό σημείωμα 6 μηνών, όταν δεν πληρούνται τα επίπεδα ποιότητας που ορίζει οργανισμός και η μη κοινή πολιτική των συμφερόντων του πλοιοκτήτη με την ένωση. «Γενικότερα οι προσδοκίες της Intercargo εστιάζονται στα παρακάτω θέματα:

- Αποδεδειγμένη εξυπηρέτηση των μελών.
- Επέκταση των σχέσεων που αφορούν ασφαλιστικούς οργανισμούς κλπ.
- Συνεισφορά όλων των μελών για τη μείωση των πλοίων που δε πληρούν τους όρους της Intercargo και των διεθνών οργανισμών ασφαλείας.
- Θέματα σημαίας και λιμενικών αρχών.
- Περιβαλλοντικά θέματα.
- Αγορά και διακίνηση αγαθών.

#### Πίνακας 10 Αριθμός πλοίων με βάση το μέγεθος

	Size DWT m.t.	No. in world fleet (1 January 2012)
Handies	10 – 49,999 dwt	3448
Panamax	50 – 79.999 dwt	2814
Capesize	80 – over dwt	1879

ΠΗΓΗ([www.intercargo.org](http://www.intercargo.org))

#### 7.4 INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners)

Είναι μία ένωση μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα των ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων που εδρεύει στο Όσλο της Νορβηγίας από το 1934. Τα μέλη τα οποία ανήκουν στην ένωση είναι ανεξάρτητοι ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων και αριθμούν στα 204 μέλη, που στη κατοχή τους έχουν περίπου στα 3077 δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 270 εκ. τόνους dwt. Δικαίωμα συμμετοχής στην συγκεκριμένη ένωση δεν έχουν οι ιδιωτικές πετρελαϊκές εταιρείες, οι κρατικές πετρελαϊκές εταιρείες και οι κρατικές ναυτιλιακές εταιρείες. Οι εταιρείες που ανήκουν στην Intertanko αριθμούν στις 236

εταιρείες οι οποίες ασχολούνται στο τομέα των δεξαμενόπλοιων. Αποτελεί χρήσιμη πηγή πληροφοριών για την καθοδήγηση των πλοίων τους, καθώς και συζητήσεις για θέματα ασφαλούς μεταφοράς, προστασίας του περιβάλλοντος και ελεύθερου ανταγωνισμού. Η Intertanko συμμετέχει ενεργά σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, που περιλαμβάνει εμπορικές, τεχνικές, νομικές και επιχειρησιακά θέματα. Έχει άμεση επαφή με τα μέλη και οι πρωτότυπες πηγές της επιτρέπει να επιλέξει και να διαδώσει τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για τον τομέα των δεξαμενόπλοιων. Υπηρεσίες πληροφόρησης και παροχής συμβουλών περιλαμβάνουν μαθήματα, σεμινάρια και ελεύθερη πρόσβαση σε μια σειρά από web-based υπηρεσίες. Η ένωση παράγει εκδόσεις, που ειδικεύεται σε τεχνικά, λειτουργικά, περιβαλλοντικά θέματα καθώς επίσης και θέματα της αγοράς. Τα μέλη και τα συνδεδεμένα μέλη έχουν επίσης το δικαίωμα να κατευθύνουν τις απόψεις των εμπειρογνομόνων από έμπειρους δικηγόρους, ναυτικούς, ναυπηγούς, μηχανικούς, οικονομολόγους και άλλους ειδικούς πάνω στο θέμα. Επιπρόσθετα κάνει αναφορές για τυχόν εμφάνιση πειρατών , εγκλημάτων που μπορεί να επηρεάσουν παραπλέοντα πλοία, ενημερώνεται για αυξήσεις στα λιμενικά τέλη, αλλαγές στα ναυλοσύμφωνα και στις ρήτρες των ναυλοσυμφώνων. Εκδίδοντας μηνιαία έντυπα ενημερώνει όσον αφορά τις βελτιώσεις στις λιμενικές εγκαταστάσεις ή ακόμα και δυσκολίες σε κρούσματα καθυστέρησης φορτοεκφορτώσεως από πλευρά του λιμένα. Επιπρόσθετα τα μέλη καλούνται σε συνελεύσεις σε τακτά χρονικά διαστήματα με θέματα συζήτησης την αποδοτικότερη λειτουργία της ένωσης προασπίζοντας τα συμφέροντα των ανεξάρτητων ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων σε ότι αφορά την αγορά που κινούνται και τα μέτρα ασφαλείας που απαιτείται να παρθούν για την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

## **7.5 ITF (International Transport Workers' Federation)**

Η ITF είναι μια διεθνής συνδικαλιστική ομοσπονδία των εργαζομένων στις μεταφορές συνδικάτα. Κάθε ανεξάρτητη συνδικαλιστική οργάνωση με μέλη στον τομέα των μεταφορών μπορούν να ενταχθούν στην ITF. Περίπου 700 σωματεία που εκπροσωπούν πάνω από 4,5 εκατομμύρια εργαζόμενους στις μεταφορές από περίπου 150 χώρες είναι μέλη της ITF. Συνεργάζεται με τη Διεθνή Συνομοσπονδία Συνδικάτων (ITUC). Η έδρα της ITF βρίσκεται στο Λονδίνο και έχει γραφεία στο Ναϊρόμπι, Ουαγκαντούγκου, το Τόκιο, το Νέο Δελχί, το Ρίο ντε Τζανέιρο,



Τζορτζτάουν, Μόσχα και τις Βρυξέλλες. Οι βασικοί στόχοι αυτής της ομοσπονδίας είναι η προώθηση του σεβασμού των συνδικαλιστικών και των ανθρωπίνων δικαιωμάτων σε όλο τον κόσμο, να εργαστούν για την ειρήνη βασιζόμενη στην κοινωνική δικαιοσύνη και στην οικονομική πρόοδο, να βοηθήσουν τις συνδικαλιστικές οργανώσεις τους να υπερασπιστούν τα συμφέροντα των μελών τους ενάντια σε πλοιοκτήτριες εταιρείες. Επιπρόσθετα να παρέχουν υπηρεσίες έρευνας και πληροφόρησης για τις θυγατρικές της, να παρέχει γενική βοήθεια για τη μεταφορά των εργαζομένων που αντιμετωπίζουν δυσκολίες. Επίσης πραγματοποιεί ελέγχους πάνω στο πλοίο ώστε να εξακριβώσει τις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων, επιβάλλοντας πρόστιμα στους πλοιοκτήτες για τη μη σωστή διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού. Σαν αποτέλεσμα αυτού πολλές εταιρείες αποφεύγουν να προσεγγίζουν λιμάνια της Σκανδιναβίας διότι εκπρόσωποι της ITF πραγματοποιούν εντατικούς ελέγχους στα πλοία αυτά και φυσικά ο ναύλος είναι αρκετά υψηλός ώστε να δεχτεί το πλοίο να προσεγγίσει στο λιμάνι. Πιστοποιητικό εκδίδει στα πλοία που τηρούν τους κανόνες της για τις συνθήκες εργασίας που δικαιούνται να έχουν οι εργαζόμενοι. Ενάντια είναι στο καθεστώς των «ανοικτών νηολογίων» που πολλοί πλοιοκτήτες στρέφουν τα πλοία τους υψώνοντας «σημαία ευκαιρίας», για το λόγο ότι το νομοθετικό πλαίσιο γύρω από τα εργασιακά δικαιώματα είναι ελλιπές και εξίσου οι φόροι που καταβάλουν σε αυτά τα κράτη είναι ελάχιστα σε σχέση με άλλα κράτη.

## **7.6 P&I Club (Protection and Indemnity club)**

Τα P&I Clubs είναι αλληλασφαλιστικές ενώσεις των πλοιοκτητών που αποζημιώνουν προς τρίτους για ζημιές που προκάλεσε το ασφαλισμένο πλοίο. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ναυτιλιακές ασφαλιστικές εταιρείες καλύπτουν τα  $\frac{3}{4}$  του κύτους του πλοίου και του μηχανολογικού εξοπλισμού, ενώ τα P&I clubs καλύπτουν ζημιές στο φορτίο, το  $\frac{1}{4}$  του κύτους και του μηχανολογικού εξοπλισμού, καθώς και ρύπανση μετά από υπαιτιότητα του ίδιου πλοίου. Επιπρόσθετα οι αλληλασφαλιστικές εταιρείες καλύπτουν έξοδα επαναπατρισμού καθώς και την αντικατάσταση του, έξοδα δικαστικών διαφορών ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και σε τρίτους, λιμενικά έξοδα από πρόστιμα που έχουν επιβληθεί από τις λιμενικές αρχές και έξοδα αποζημίωσης μισθών λόγω ναυαγίου. Σκοπός των P&I clubs δεν είναι κερδοσκοπικός αλλά η παροχή υπηρεσιών στα μέλη της. Τα P&I clubs διαθέτουν ένα ταμείο που συγκεντρώνονται τα χρήματα από τις εισφορές των πλοιοκτητριών εταιριών οι οποίοι

είναι μέλη της ένωσης. Το ποσό αυτό εξαρτάται από ένα συντελεστή που πηγάζει από τη χωρητικότητα του πλοίου και τις ασφαλιστικές απαιτήσεις που θέλει να έχει ο πλοιοκτήτης. Αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσό που καλύπτουν έχει ένα συγκεκριμένο χρηματικό ύψος, τα υπόλοιπα για την πληρωμή της αποζημίωσης λόγω ρύπανσης τα καταβάλλει ο πλοιοκτήτης. Το ποσό αυτό εξαρτάται από το ιστορικό του πλοίου τα προηγούμενα χρόνια.

## **Η σημασία του μεγέθους**

«Αναφορικά με το θέμα της σημασίας του μεγέθους που θα πρέπει να έχει ένα P&I club, παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει μια δεδομένη απάντηση που είναι δυνατό να εφαρμοστεί και να ταιριάζει σε κάθε περίπτωση. Τόσο ένα μικρό, όσο και ένα μεγάλο club, μπορεί να είναι σε θέση να προσφέρει πολλά σε ένα πλοιοκτήτη, ανάλογα με τις ανάγκες και τις προσδοκίες που αυτός έχει και γι' αυτό το λόγο η τελική επιλογή βασίζεται μάλλον σε προσωπικές εκτιμήσεις. Ορισμένοι πλοιοκτήτες αισθάνονται ασφάλεια όταν βρίσκονται σε ενώσεις όπου συμμετέχουν μεγάλοι πλοιοκτήτες, μεγάλοι ναυλωτές πετρελαίου ή άλλες πολυεθνικές εταιρείες, ενώ αντίθετα, κάποιιοι άλλοι, αισθάνονται ότι μέσα σε ένα μεγάλο club θα έχουν περιορισμένα οφέλη, γιατί οι υπεύθυνοι θα διαθέτουν περισσότερο χρόνο για την ικανοποίηση των θεμάτων και προβλημάτων των μελών με τα περισσότερα πλοία (και συνακόλουθα με τις υψηλότερες εισφορές)» (Γ.Π.Βλάχος, 2000). «Τα μικρά club παρουσιάζουν το πρόβλημα του χαμηλού εισοδήματος, το οποίο τα καθιστά, συχνά, αδύναμα να απορροφήσουν τις απαιτήσεις που προκύπτουν χωρίς να σημειωθεί μεγάλη διαφοροποίηση στα οικονομικά τους δεδομένα. Το μεγάλο πλεονέκτημα που έχουν να παρουσιάσουν είναι η δυνατότητα τους για προσωπική προσέγγιση κάθε μέλους τους και η από κοινού αντιμετώπιση των διαφόρων θεμάτων, σε αντίθεση με τα μεγάλα clubs, τα οποία διοικούνται από απρόσωπα συμβούλια που δεν απασχολούνται με τα επιμέρους προβλήματα των μελών, αλλά με γενικότερες κατευθυντήριες γραμμές (από τις οποίες και δεν τους ενδιαφέρει να παρεκκλίνουν)» (Γ.Π.Βλάχος, 2000). Η πολιτική που ακολουθείται από τα P&I clubs είναι να διαθέτουν σύστημα αντασφάλισης ώστε να εξασφαλίζουν προστατευτικά μέτρα ενάντια στους κινδύνους. Ορισμένες φορές εφαρμόζουν έκτακτες εισφορές από τα μέλη τους διότι τα ποσά που καταβλήθηκαν από τους πλοιοκτήτες αρχικά, ήταν λιγότερα από το κόστος της αποζημίωσης που τελικά ήταν πολύ υψηλότερο και

φυσικά μη προβλεπόμενο. Όπως αναφέρθηκε οι ενώσεις αυτές καλύπτονται από άλλα μεγαλύτερα clubs ή ίδιου μεγέθους ώστε να μειώσουν το κόστος της αποζημίωσης και αμέσως μετά να κληθούν να τα δώσουν στον ασφαλισμένο.

### **Τα σημαντικότερα P&I Clubs**

Σήμερα υπάρχει ικανοποιητικός αριθμός P&I clubs, τα περισσότερα από αυτά εδρεύουν στο Λονδίνο ενώ κάποια άλλα βρίσκονται ανά το κόσμο. Επόμενο είναι να υπάρχει μια ενδοεπικοινωνία μεταξύ αυτών για τη παροχή υπηρεσιών και τη καλύτερη πληροφόρηση για την επίτευξη του σκοπού ξεχωριστά και την γενικότερη αλληλεγγύη σε στιγμές έκτακτης ανάγκης.

- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc
- Assuranceforeningen Skuld
- Gard P&I (Bermuda) Ltd.
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
- The North of England Protecting & Indemnity Association Limited
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
- The Standard Club Ltd
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
- Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club
- United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg).

## **Κεφάλαιο 8: ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΕΣ**

Οι ναυλοδείκτες (freight indexes) αποτελούν τα χρηματοοικονομικά εργαλεία με τα οποία παρακολουθούνται οι συνθήκες και τάσης της ναυλαγοράς. Υπάρχουν επιμέρους αγορές οι οποίες δεν είναι απαραίτητο εξαρτημένες μεταξύ τους και συντελούν στην αγορά των ναύλων. Όπως έχει ειπωθεί η ναυλαγορά δεν είναι ομοιογενής και η κάθε αγορά εξαρτάται από άλλους παράγοντες της οποίας θα

επηρεαστεί αλλά δε σημαίνει ότι μια αρνητική τάση δε θα έχει αντίκτυπο σε μια άλλη επιμέρους αγορά. Γι αυτό το λόγο υπάρχει διαφοροποίηση στις ναυλαγορές και διαφοροποίηση των εργαλείων με τα οποία θα αναλυθούν αυτά. Η ανάγκη για τη δημιουργία αντιστοίχων δεικτών για κάθε αγορά είναι καθοριστική σαν αποτέλεσμα αυτού να γίνει διαχωρισμός με βάση κριτηρίων. Με κριτήριο τον τύπο και τη φύση του μεταφερόμενου φορτίου, υπάρχουν οι ναυλοδείκτες ξηρού και υγρού φορτίου. Επίσης σημαντικό κριτήριο των ναυλοδεικτών είναι τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και τα πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου. Υπάρχουν ναυλοδείκτες οι οποίοι διαχωρίζονται με βάση το μέγεθος του πλοίου όπως τα “Capesize” μεταφορικής ικανότητας από 80.000 έως 200.000 dwt, πλοία “Panamax” μεταφορικής ικανότητας από 60.000 έως 80.000 dwt , και πλοία “Handy” μεταφορικής ικανότητας από 25.000 έως 60.000 dwt. Υπάρχουν και άλλοι ναυλοδείκτες μικρότερου μεγέθους. Πρόσθετα κριτήρια ή συμπληρωματικά γίνεται η διάκριση των ναυλαγορών ανάλογα με το τύπο της ναύλωσης και το γεωγραφικό πεδίο απασχόλησης των πλοίων. Ο τύπος της ναύλωσης αφορά για ναυλοδείκτες που ασχολούνται με την χρονοναύλωση και τη “spot” αγορά. Όσο να αφορά το γεωγραφικό πεδίο απασχόλησης συμπεριλαμβάνει και εξετάζει πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές ή ωκεανούς όπως για παράδειγμα ο Atlantic Capesize Index ή ο Pacific Cape size Index.

### **8.1 Baltic Freight Index (BFI)**

Είναι ένας από τους σημαντικότερους ναυλοδείκτες του Βαλτικού κέντρου διότι μετρούσε καθημερινά το επίπεδο των ναύλων στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου από το 1985 ως το 1999, όταν αντικαταστάθηκε από το δείκτη “BDI” (Baltic Dry Index). «Βασιζόταν σε ένα σταθμικό σύστημα υπολογισμού, σύμφωνα με το οποίο επιλεγμένες θαλάσσιες διαδρομές (routes) ξηρού φορτίου, υπό χρονοναύλωση ή ναύλωση ταξιδιού, συμμετείχαν στη διαμόρφωση του δείκτη με προκαθορισμένο ποσοστό. Το επίπεδο των ναύλων στις διαδρομές αυτές εξεταζόταν καθημερινά, είτε μέσα από τα πραγματικά κλεισίματα των ναυλώσεων (fixtures) ή από αντίστοιχες εκτιμήσεις των ναυλομεσιτών για τις διαδρομές αυτές. Η συμμετοχή της κάθε διαδρομής στον υπολογισμό του δείκτη σταθμιζόταν ανάλογα με τη συχνότητα των κλεισιμάτων και τη σημασία της διαδρομής μέσα στο θαλάσσιο εμπόριο ξηρών φορτίων. Το εκάστοτε επίπεδο του δείκτη διαμορφωνόταν έπειτα από καθημερινή εξέταση των ναύλων των συγκεκριμένων διαδρομών που συνέθεταν το δείκτη, σε

συνάντηση με το προκαθορισμένο ποσοστό συμμετοχής της κάθε διαδρομής στον υπολογισμό του δείκτη. Οι ημερήσιες αναφορές των ναύλων που αφορούσαν τις συγκεκριμένες διαδρομές, προέρχονταν από συγκεκριμένους ναυλομεσιτικούς οίκους οι οποίοι στη συνέχεια τις χρησιμοποιούσαν για τη διαμόρφωση της ημερήσιας τιμής του δείκτη. Οι ημερήσιες αναφορές των ναύλων που αφορούσαν τις συγκεκριμένες διαδρομές, προέρχονταν από συγκεκριμένους ναυλομεσιτικούς οίκους οι οποίοι στη συνέχεια τις χρησιμοποιούσαν για τη διαμόρφωση της ημερήσιας τιμής του δείκτη» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006). Οι κυριότεροι ναυλομεσιτικοί οίκοι που δραστηριοποιούνταν στην καθημερινή αναφορά των ναύλων ήταν οι εξής: EggarForresterLtd. (U.K.) , Clarkson & Co Ltd. (U.K.), Howard Houlder & Partner Ltd, Lambert Bros Shipbroking Ltd, Banchero Costa & Co. SpA (Italy), Fearnleys A/S (Norway) και Simpson, Spence and Young (U.K.).

#### **Υπολογισμός αρχική τιμής του ναυλοδείκτη “BFI”**

Για τη καλύτερη κατανόηση του ναυλοδείκτη θα αναλυθεί η σημασία και πώς ορίστηκε το 1985 η τιμή του “BFI” καθώς και η «πρακτική» σημασία του δείκτη. «Αρχικά συμφωνήθηκε ότι ο ναυλοδείκτης “BFI” θα αποτελείται από 13 θαλάσσιες εμπορικές διαδρομές (routes). Σε κάθε διαδρομή ορίστηκε ένα συγκεκριμένο ποσοστό συμμετοχής/στάθμισης (percentage weighting) για τη διαμόρφωση της τιμής του δείκτη, ανάλογα με τη σπουδαιότητα της κάθε διαδρομής στην αγορά ξηρού φορτίου. Για παράδειγμα στη διαδρομή 1 ορίστηκε ποσοστό συμμετοχής 20% στο δείκτη. Η αρχική τιμή του δείκτη καθορίστηκε στις 1.000 μονάδες την 4<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1985. Με βάση τα προκαθορισμένα ποσοστά συμμετοχής της κάθε διαδρομής και την αρχική τιμή του δείκτη, βρέθηκε η απόλυτη συνεισφορά τη κάθε διαδρομής στο δείκτη (contribution to index) σε μονάδες. Για παράδειγμα η διαδρομή 1 συνείφερε στην αρχική τιμή του δείκτη 200 μονάδες (20% x 1000). Στη συνέχεια, το “panel” των ναυλομεσιτών κατέγραψε τη μέση τιμή ναύλων (average freight rate) της κάθε διαδρομής, για την 4<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1985. Αυτή η τιμή των ναύλων έπρεπε προσαρμοστεί από ένα «συντελεστή στάθμισης» (weighting factor), ώστε τελικά η κάθε διαδρομή να συμμετέχει στη διαμόρφωση της τιμής του δείκτη σύμφωνα με την ποσοστιαία ή την απόλυτη συνεισφορά που είχε προκαθοριστεί.

Για παράδειγμα, η μέση τιμή ναύλων της διαδρομής 1 ήταν 9,078571\$/ton στις 04/01/1985. Ο συντελεστής στάθμισης της διαδρομής 1 ήταν επομένως 22,02989876 και προέκυψε από τη διαίρεση του αριθμού 200 (20% των 1000 μονάδων) με τον

αριθμό 9,078571. Έπειτα από τις 04/01/1985. Η μέση τιμή ναύλου της κάθε διαδρομής μεταβαλλόταν καθημερινά πολλαπλασιαζόμενη με το συντελεστή στάθμισης – οποίος παρέμενε σταθερός – έδινε την τελική συνεισφορά της κάθε διαδρομής στη διαμόρφωση της τιμής του δείκτη. Το άθροισμα της συνεισφοράς των επιμέρους διαδρομών έδινε την ημερήσια τιμή του δείκτη “BFI”. Οι μέσες τιμές ναύλου και οι συντελεστές στάθμισης που προέκυψαν για τις 13 διαδρομές στις 04/01/85 παρατίθενται παρακάτω. (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

ROUTE/ %WEIGHTING	AVERAGE FREIGHT RATE	WEIGHTING FACTOR	CONTRIBUTION TO INDEX
1 (20%)	9.078571	22.02989876	200
2 (20%)	14.28571	14.00000420	200
3 (15%)	9.225714	16.25890419	150
4 (5%)	11.67142	4.28396887	50
5 (5%)	20.67587	2.41827792	50
6 (5%)	10.31428	4.84764811	50
7 (5%)	5.778571	8.65265824	50
8 (5%)	11.32142	4.41640713	50
9 (5%)	13.14285	3.80434989	50
10 (5%)	4.50000	11.11111111	50
11 (5%)	16.41666	3.04568652	50
12 (2.5%)	28.92857	0.86419757	25
13 (2.5%)	13.54285	1.84599253	25
BFI ON 04-01-85 =			1,000

ΠΗΓΗ: (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

## 8.2 Baltic Dry Index (BDI)

Ο δείκτης “BFI” υποδέχεται στις 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1999 , το δείκτη “BDI” να τον αντικαταστήσει για τη μέτρηση σε καθημερινό επίπεδο τους ναύλους στην αγορά ξηρού φορτίου. Αυτός ο δείκτης θεωρείται πλέον περισσότερο αντιπροσωπευτικός διότι περιλαμβάνει 70% διαδρομές πλοίων “Panamax” και 30% διαδρομές πλοίων “Capesize” σε σχέση με τον “BFI”. Με τη αντικατάσταση του “BFI” από τον δείκτη του “BDI” για μπορέσει να υπάρξει καλύτερη συσχέτιση των τιμών μεταξύ τους δημιουργήθηκε ένας συντελεστής που συμπεριλαμβάνεται στον υπολογισμό του δείκτη “BDI” και είναι περίπου 0.998. η φόρμουλα που ακολουθείται για τον υπολογισμό του δείκτη είναι η εξής:

$$BDI = [(BHMI \times 0,112183226 + BPI + BCI) / 3] \times 0,99800799$$

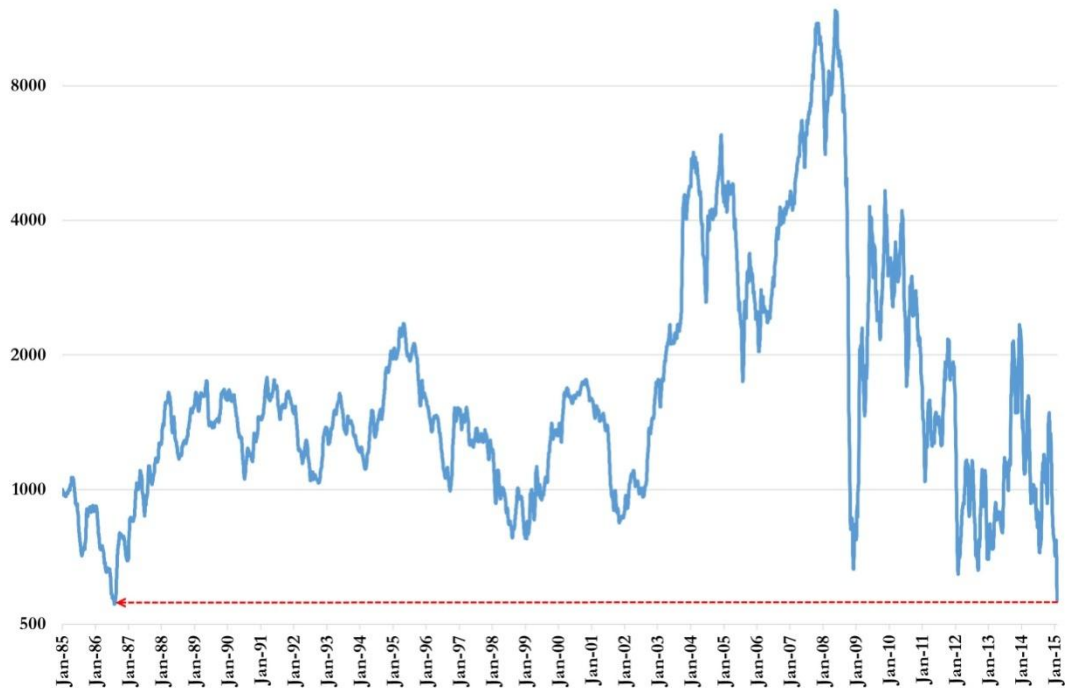
➤ BHMI = Baltic Handymax Index,

➤ BPI = Baltic Panamax Index,

➤ BCI = Baltic Capesize Index.

**Πίνακας 11 Το χαμηλότερο σε επίπεδο κλείσιμο του δείκτη "BDI" από τον Αύγουστο του 1986 με 632 μονάδες**

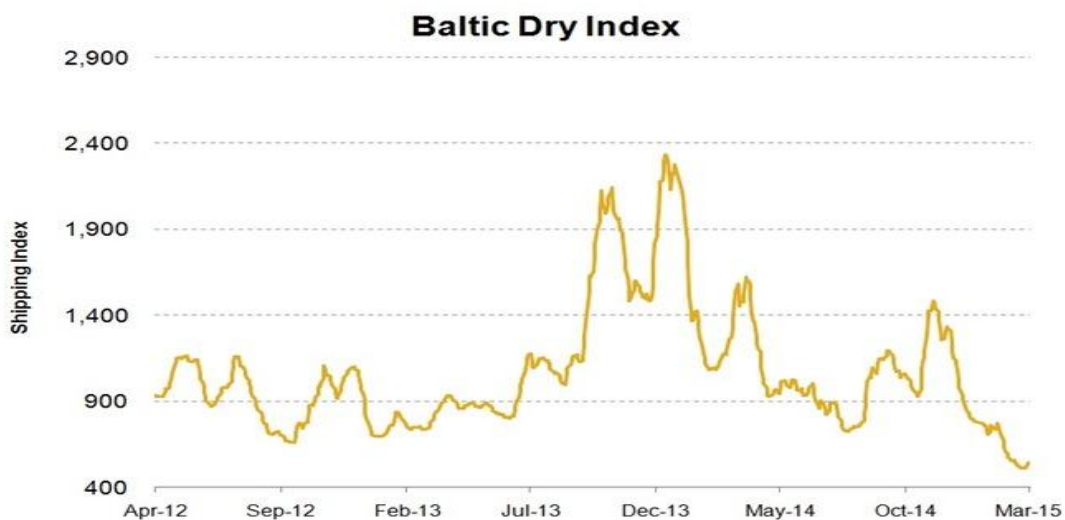
## Baltic Dry Index



ΠΗΓΗ: <http://www.zerohedge.com>

Μεταξύ Ιανουαρίου 2015 και 20 Μαρτίου του 2015, ο δείκτης Baltic Dry Index σημείωσε σημαντική εμπορική μείωση της τάξης του 23,3 % , κάτω από 591.

### Πίνακας 12 Δραματική μείωση του ναυλοδείκτη "BDI"



Market Realist<sup>®</sup>

Source: Baltic Exchange, DryShips Daily Report

ΠΗΓΗ: <http://marketrealist.com/>

“Σε ένα έτος, σε ετήσια βάση ο δείκτης μειώθηκε κατά 63,5 %. Ο Πίνακας 12 παρατίθεται παραπάνω με την εμφανή μείωση του “BDI”.

Η επιβράδυνση αντικατοπτρίζεται στις διεθνείς προσωπικότητες του εμπορίου. Οι εξαγωγές τον Ιανουάριο βυθίζονται κατά ~ 3 % , ενώ οι εισαγωγές υποχώρησαν κατά 20 % . Πτώση των εισαγωγών άσκησαν πίεση στα επίπεδα των ναύλων σε όλο τον κόσμο και συμβάλλουν στην μείωση του BDI . Η βουτιά του BDI οφείλεται στην υπερβολική μεταφορική ικανότητα. Ναυτιλιακές εταιρείες σε όλο τον κόσμο άρχισαν το ξεφάντωμα αγορών, όταν η Κινεζική «δίψα» για τις πρώτες ύλες ήταν αναγκαία για να τροφοδοτήσει την οικονομία της φαίνεται να μην ικανοποιείται.” (Dale, 2015)

### **ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΑΝΤΙΚΥΠΙΟ**

“Μεταξύ Ιανουαρίου 2015 και 20 Μαρτίου του 2015 , ο αντίκτυπος του “BDI”, αναλυτές του κλάδου αναμένουν ότι η δείκτης Baltic Dry Index θα παραμείνει σε ύφεση για τα επόμενα δύο έως τρία χρόνια . Με το δείκτη να υποχωρεί , εταιρείες όπως η DryShips ( DRYS ) , Diana Shipping ( DSX ) , Navios Maritime Partners ( NMM ) , Navios Maritime Holdings ( NM ) , είναι πιθανό να επηρεαστούν . Έτσι είναι το SPDR S & P Μέταλλα και Μεταλλευτικών ETF ( XME ) , το οποίο επενδύει σε κλάδους όπως η σιδηρουργία, βιομηχανία άνθρακα και των αναλώσιμων καυσίμων, ο χρυσός, τα πολύτιμα μέταλλα και ιχνοστοιχεία, αλουμίνιο, και διαφοροποιημένα μέταλλα και με μια μείωση 23,3 % , προς τα κάτω σε 591 σε ένα έτος σε ετήσια βάση, ο δείκτης μειώθηκε κατά 63,5 % .” (Dale, 2015)

### **8.3 Ναυλοδείκτες Baltic Handy Index (BHI), Baltic HandyMax Index (BHMI) και Baltic Supramax Index (BSI)**

Είναι μέρος των ναυλοδεικτών του Βαλτικού Κέντρου και παρακολουθούν τη επιμέρους ναυλαγοράς των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου μεγέθους “Handy”(20.000 – 60.000 dwt). «Ο δείκτης “Baltic HandyIndex” (BHI) δημιουργήθηκε τον Ιανουάριο του 1997 και συνέχισε να εκδίδεται μέχρι το Δεκέμβριο του 2000. Η σύνθεση του δείκτη περιλάμβανε 4 τυπικές βραχυχρόνιες χρονοναυλώσεις ενός πλοίου 43.000 dwt, ωστόσο η μέτρηση του γινόταν σε “μονάδες δείκτη”, όχι σε \$/ημέρα. Ο δείκτης “Baltic HandyMax Index” (BHMI) δημιουργήθηκε το Σεπτέμβριο του 2000, εκδόθηκε επίσημα για πρώτη φορά στις 2



Οκτωβρίου 2000 και από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2001 αντικατέστησε πλήρως τον “BHI”. Η σύνθεση του “BHMI” περιλαμβάνει 6 τυπικές βραχυχρόνιες χρονοναυλώσεις (typical time charter routes) ενός πλοίου 45.000 dwt, σταθμισμένες ανάλογα με τη σημασία τους στην αγορά. Ο δείκτης μετράται σε \$/ημέρα και εκφράζει ενδεικτικά τα μέσα ημερήσια έσοδα των χρονοναυλώσεων (average daily time charter earnings) ενός τέτοιου πλοίου. Αντανακλώντας την αύξηση του μεγέθους στις παρτίδες του μεταφερομένου χύδην ξηρού φορτίου τα τελευταία χρόνια, από την 1<sup>η</sup> Ιουνίου 2005 το “Baltic Exchange” παρουσίασε τη δοκιμαστική παρακολούθηση ενός νέου δείκτη με την ονομασία “Baltic Supramax Index” (BSI). Η σύνθεση του δείκτη περιλαμβάνει 4 τυπικές βραχυχρόνιες χρονοναυλώσεις και 2 δοκιμαστικές ναυλώσεις ταξιδιού, ενός πλοίου 52.500 dwt, μέγιστης ηλικίας 10 ετών, εξοπλισμένου με γεραμούς φορτοεκφόρτωσης. Επί του παρόντος, οι ναυλώσεις ταξιδιού δεν συμμετέχουν στον καθορισμό της τιμής του δείκτη, η οποία εκφράζεται σε \$/ημέρα. Από τις 03/01/2006, ο δείκτης “BSI” θα αντικαταστήσει πλήρως τον “BHMI” και θα εκφράζεται σε “μονάδες δείκτη”, ώστε να συμμετέχει στη διαμόρφωση του δείκτη “Baltic Dry Index” (BDI) ως συνέχεια της χρονολογικής σειράς του δείκτη “BHMI”.» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

#### **8.4 Baltic Panamax Index (BPI)**

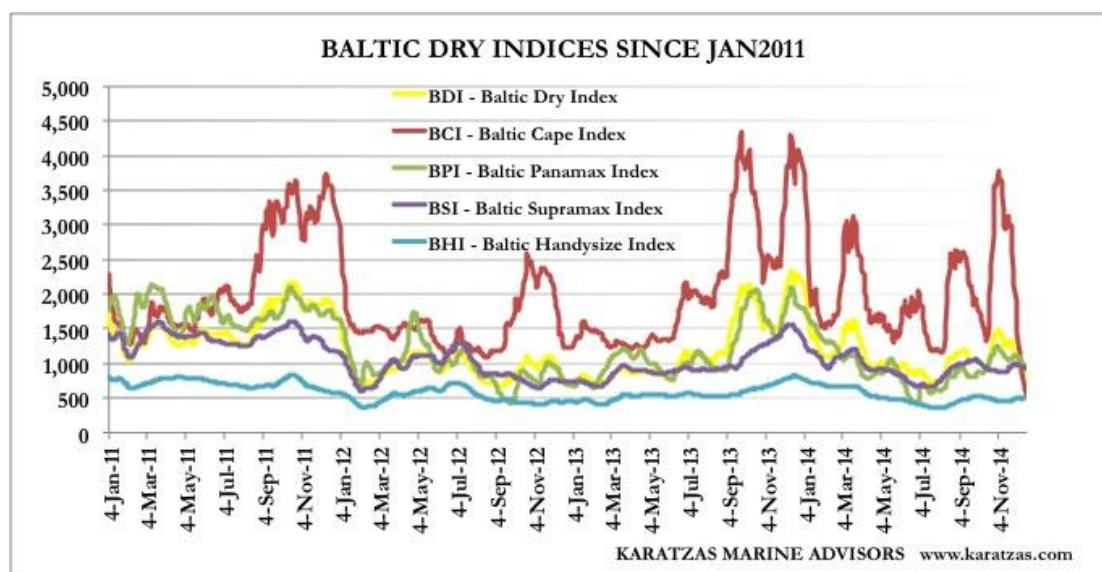
Ένας άλλος ναυλοδείκτης του Βαλτικού κέντρου είναι ο “BPI” ο οποίος δημιουργήθηκε στις 6 Μαΐου 1998 και αφορά πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, τύπου “Panamax” (60.000 – 80.000 dwt) για την παρακολούθηση της ναυλαγοράς των “Panamax”. « Η σύνθεση του “BPI” παραλαμβάνει 4 τυπικές βραχυχρόνιες χρονοναυλώσεις και 3 τυπικές ναυλώσεις “spot” για μεταφορά σιτηρών, σταθμισμένες ανάλογα με τη σημασία τους στην αγορά των “Panamax”. Οι χρονοναυλώσεις μετρώνται σε \$/ημέρα, οι ναυλώσεις ταξιδιού σε \$/τόνο φορτίου, ενώ ο δείκτης σε “μονάδες δείκτη” (η αρχική τιμή του δείκτη είχε καθοριστεί στις 1.002 μονάδες).» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

#### **8.5 Baltic Capesize Index (BCI)**

Ο ναυλοδείκτης του Βαλτικού κέντρου που αφορά την ναυλαγορά των Capesize τύπων πλοίου μεταφοράς ξηρού φορτίου μεγέθους (80.000 – 200.000 dwt). «Η σύνθεση του “BCI” περιλαμβάνει 4 τυπικές χρονοναυλώσεις και 6 τυπικές ναυλώσεις

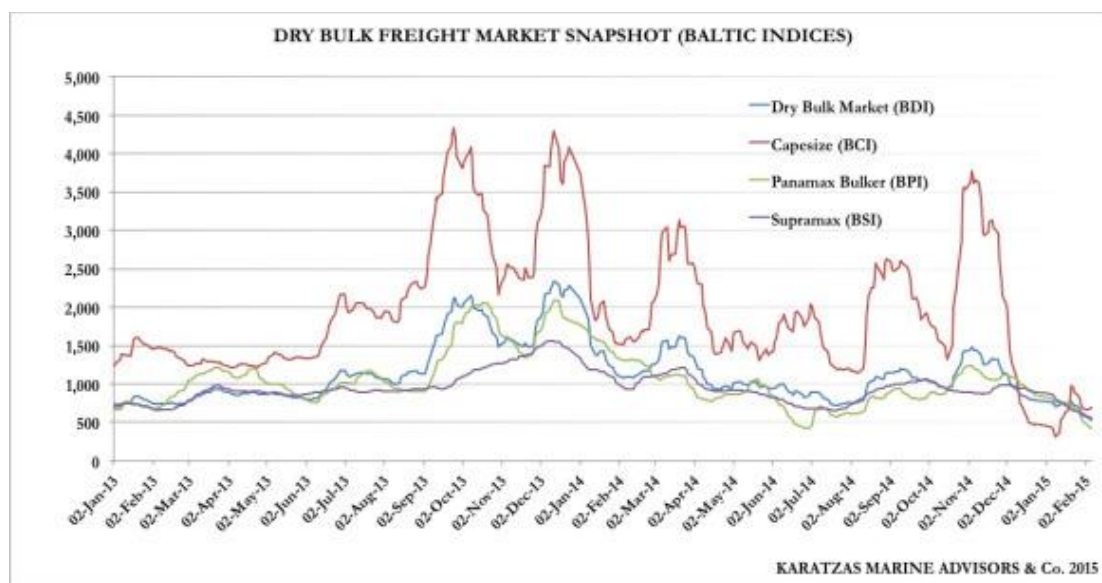
ταξιδίου για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα, σταθμισμένες ανάλογα με τη σημασία τους στην αγορά των “Capesize”. Οι χρονοναυλώσεις μετρώνται σε \$/ημέρα, οι ναυλώσεις ταξιδίου σε \$/τόνο φορτίου, ενώ ο δείκτης σε “μονάδες δείκτη” ( η αρχική τιμή του δείκτη καθορίστηκε στις 1.000 μονάδες την 01/03/1999).» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

**Πίνακας 13 Η Πορεία της ναυλαγοράς χύδην ξηρού φορτίου και των επιμέρους αγορών**



Στον Πίνακα 13 φαίνεται ξεκάθαρα ότι η αγορά έχει κινηθεί μέσα σε ένα «εύρος διαπραγμάτευσης», μεταξύ 1000 και 2000 μονάδων από τον Ιανουάριο του 2011 έως και τον Νοέμβριο του 2014

## Πίνακας 14 Πορεία της ναυλαγοράς του χύδην ξηρού φορτίου



Σύμφωνα με τον Γ. Λογοθέτη, CFO Finance & ResearchGeorgeMoundreasCom. SA σε δημοσίευση στα Ναυτικά Χρονικά στις 06 Μαΐου 2015,

«Όσο και να θέλουμε να το αποφύγουμε, δυστυχώς οι εξελίξεις ή για να είμαστε πιο ακριβείς η έλλειψη εξελίξεων και προόδου στις διαπραγματεύσεις της Ελλάδας με τους εταίρους είναι αυτή που για αρκετούς μήνες τώρα απασχολεί την Παγκόσμια οικονομική κοινότητα επισκιάζοντας την υπόλοιπη ειδησεογραφία. Όπως έχουμε επισημάνει στο παρελθόν, η επίτευξη μίας συμφωνίας είναι επιτακτική ανάγκη. Όχι για την αποφυγή της χρεοκοπίας, καθώς θεωρούμε ότι καμία πλευρά δεν πορεύεται με αυτό το σκεπτικό, ανεξάρτητα αν υπάρχουν δηλώσεις και από τις δύο πλευρές που υπονοούν κάτι τέτοιο, αλλά γιατί η πραγματική οικονομία έχει υποστεί ανείπωτη ζημία και δεν αντέχει άλλο να λειτουργεί σε αυτό το κλίμα της αβεβαιότητας. Στην Ευρωζώνη, μετά από τέσσερις μήνες αποπληθωριστικών πιέσεων, η Eurostat ανακοίνωσε πληθωρισμό σε μηδενικό επίπεδο για τον Απρίλιο από -0,1 τον προηγούμενο μήνα. Καθοριστικός παράγοντας στο «φρενάρισμα» του αποπληθωρισμού είναι και η πορεία των τιμών του πετρελαίου καθώς η τιμή του Brent αυξήθηκε τον Απρίλιο κατά 20%. Παράλληλα, σύμφωνα με την ΕΚΤ οι μακροπρόθεσμες προσδοκίες για τον πληθωρισμό άρχισαν να ανακάμπτουν από τα χαμηλά επίπεδα του Ιανουαρίου, ενώ οι αναλυτές εκτιμούν ότι θα επιστρέψει σε θετικό έδαφος το δεύτερο εξάμηνο του έτους. Μάλιστα κάποιοι έχουν αρχίσει να

αμφισβητούν εάν θα χρειαστεί να συνεχίσει η ΕΚΤ το πρόγραμμα ποσοτικής χαλάρωσης μετά το Σεπτέμβριο του 2016. Την ίδια στιγμή η ανεργία τον Απρίλιο παρουσίασε μία στασιμότητα καθώς το ποσοστό παρέμεινε αμετάβλητο στο 11,3% όταν οι αναλυτές ανέμεναν να έπεφτε στο 11,2%, το οποίο θα αποτελούσε νέο χαμηλό ζετίας. Σχετικά με το QE της ΕΚΤ, θα θέλαμε να υπενθυμίσουμε την αντίσταση της Κεντρικής τράπεζας της Γερμανίας, της Bundesbank, που έθετε όλων των ειδών τα εμπόδια ώστε να μην προχωρήσει το QE, θεωρώντας ότι θα δημιουργηθεί χρηματοπιστωτική φούσκα και παράλληλα ότι θα υπάρξει χαλάρωση στην αναγκαιότητα για μεταρρυθμίσεις. Μέχρι στιγμής, το QE δείχνει να έχει θετικό αντίκτυπο στις αγορές ομολόγων με τα επιτόκια δανεισμού να έχουν πτωτικές τάσεις, ιδιαίτερα στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης. Κατά γενική ομολογία η χώρα που έχει επωφεληθεί πρωτίστως είναι η Γερμανία όχι μόνο σε κρατικό επίπεδο αλλά και σε εταιρικό επίπεδο, καθώς οι Γερμανικές εταιρείες επίσης χρηματοδοτούνται με επιτόκια κοντά στο μηδέν και ο χρόνος θα δείξει αν οι αντιρρήσεις της για την ποσοτική χαλάρωση ήταν βάσιμες ή όχι. Στην προηγούμενη μας ανασκόπηση είχαμε αναφέρει πως είναι θέμα χρόνου η Κίνα να εφαρμόσει ένα πρόγραμμα ποσοτικής χαλάρωσης και όπερ εγένετο. Και αυτό διότι, το αρχικό σχέδιο της κυβέρνησης για την αναδιάρθρωση χρέους των δήμων ύψους τρις δολαρίων δεν απέδωσε, έτσι η Λαϊκή Τράπεζα θα επιτρέψει στις Κινεζικές τράπεζες να ανταλλάξουν ομόλογα τοπικών κυβερνήσεων με δάνεια, ώστε να τονωθεί η ρευστότητα και η χορήγηση δανείων. Το σχέδιο αυτό είναι παρόμοιο με τα φθηνά μακροπρόθεσμα δάνεια της ΕΚΤ προς τις Ευρωπαϊκές τράπεζες. Η υιοθέτηση της στρατηγικής σηματοδοτεί μία μεγάλη αλλαγή πολιτικής για την Κινεζική Κεντρική Τράπεζα, η οποία παραδοσιακά στηρίζεται στα επιτόκια και στις απαιτήσεις αποθεματικών για τη ρύθμιση της προσφοράς χρήματος.

➤ Την Παρασκευή 1 Μαΐου, 2015, ο BDI έκλεισε στις 587 μονάδες ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 574 μονάδες με \$ 4,570 την ημέρα, BPI στις 647 μονάδες στα \$ 5,155 την ημέρα, BSI στις 621 μονάδες στα \$ 6,494 την ημέρα και BHSI στις 340 μονάδες, στα \$ 5,063 την ημέρα.

Έχουμε ήδη μπει στον 5ο μήνα του έτους, έχοντας αφήσει πίσω μας την Κινεζική Πρωτοχρονιά και στη συνέχεια το Πάσχα των Καθολικών και των Ορθοδόξων,

ημερομηνίες που η αγορά των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου παραδοσιακά διορθώνει, και ο BDI, για να είμαστε ακριβείς, δεν έχει διορθώσει, απλά έχει παραμείνει στα ίδια χαμηλά επίπεδα μεταξύ των 500 και 600 μονάδων.» (Γ. Λογοθέτη C. F., 2015)

## 8.6 SSY Atlantic Cape size Index (ACI)

Ο SSY Atlantic Capesize είναι ο ναυλοδείκτης του οίκου Simpson, Spence&Young που δημιουργήθηκε για την παρακολούθηση των πλοίων τύπου Capesize (80.000 – 200.000 dwt) που δραστηριοποιούνται όμως στην περιοχή του Ατλαντικού Ωκεανού. Κύριο φορτίο αυτών των πλοίων σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα. Όλες οι διαδρομές που περιλαμβάνονται στη σύνθεση του δείκτη εκφράζονται σε \$/τόνο φορτίου και η εξέλιξη του δείκτη αυτού σε “μονάδες δείκτη”. Η επιμέρους διαδρομές, η στάθμιση τους και ισοδύναμος ναύλος αποτυπώνονται στον εξής Πίνακα 15.

**Πίνακας15 SSY Atlantic Capesize Index**

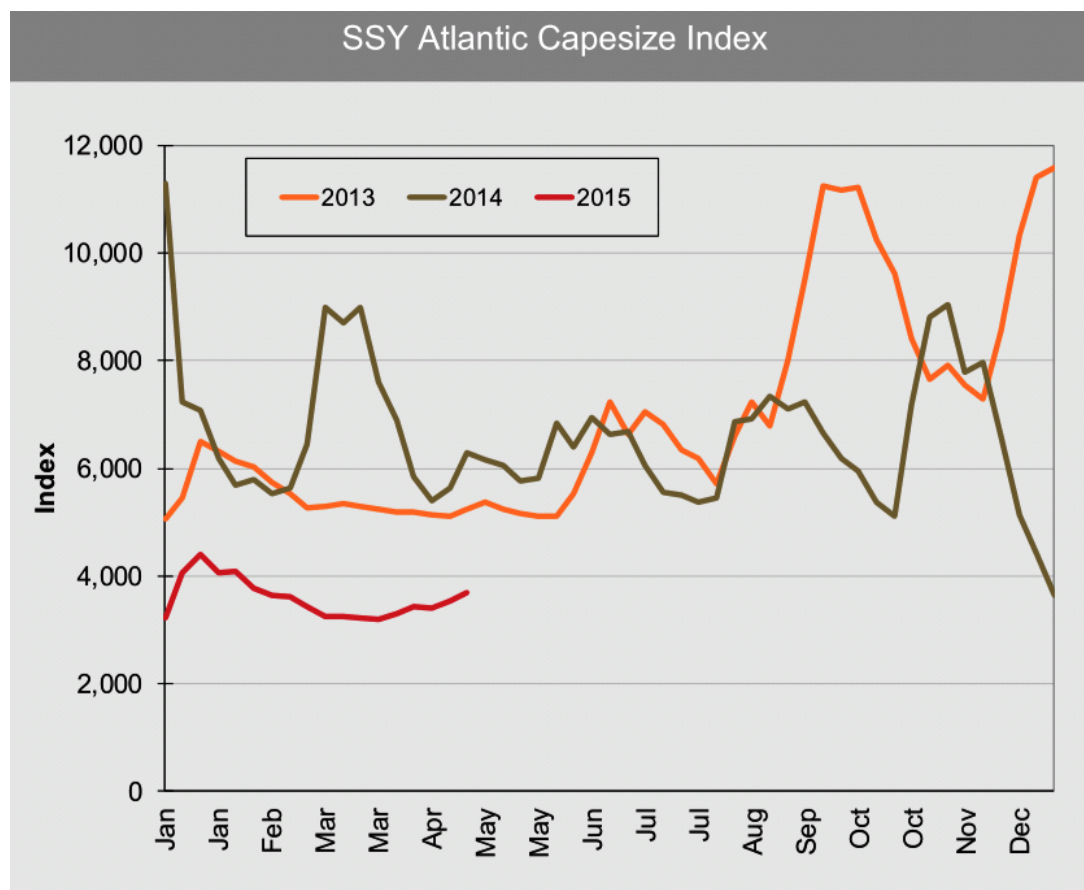
SSY Atlantic Capesize Index			05/05/2015	11/05/2015
Trade	Cargo Size	Weight	\$/tons	\$/tons
Narvik/Rotterdam	160.000 / 10%	10%	3,55	3,60
Tubarao/Rotterdam	160.000 / 10%	10%	5,30	5,50
Richards bay/Rotterdam	150.000 / 10%	10%	4,20	5,00
Hampton Roads /Rotterdam	130.000 / 10%	10%	6,50	6,90
Puerto Bolivar /Rotterdam	150.000 / 10%	10%	5,45	5,60
Nouadhibou /Taranto P 2	130.000 / 10%	10%	3,90	3,90
Tubarao / Japan	160.000 / 10%	10%	10,15	10,55
Tubarao/Beilun+Baoshan	160.000 / 10%	10%	10,00	10,70
T/C Trip Cont/Far East	172.000 dwt / 10%	10%	1,70	1,81
T/C Transatlantic Round	172.000 dwt / 10%	10%	0,71	0,71

ΠΗΓΗ:<http://www.hellenicshippingnews.com/>

Στο πίνακα 16 παρατίθεται ο ναυλοδείκτης “SSY Atlantic Capesize με τη εξέλιξη της πορεία του από το 2013 έως τις 11 Μαΐου 2015. Σύμφωνα με το ναυλομεσιτικό οίκο “SSY” σημείωσε άνοδο για δεύτερη συνεχόμενη εβδομάδα με τις 170 μονάδες να φτάνει ο δείκτης στο κλείσιμο της ημέρας στις 3.694 μονάδες. Αυτό σηματοδότησε

το υψηλότερο επίπεδο από τα τέλη του Φεβρουαρίου. Ωστόσο ο δείκτης βρίσκεται ακόμα στις 2.606 μονάδες κάτω, σε σχέση με τα περσινά επίπεδα.

**Πίνακας 16 Η εξέλιξη του ναυλοδείκτη SSY Atlantic Capesize**



ΠΗΓΗ:<http://www.hellenicshippingnews.com/>

### **8.7 SSY Pacific Capesize Index (PCI)**

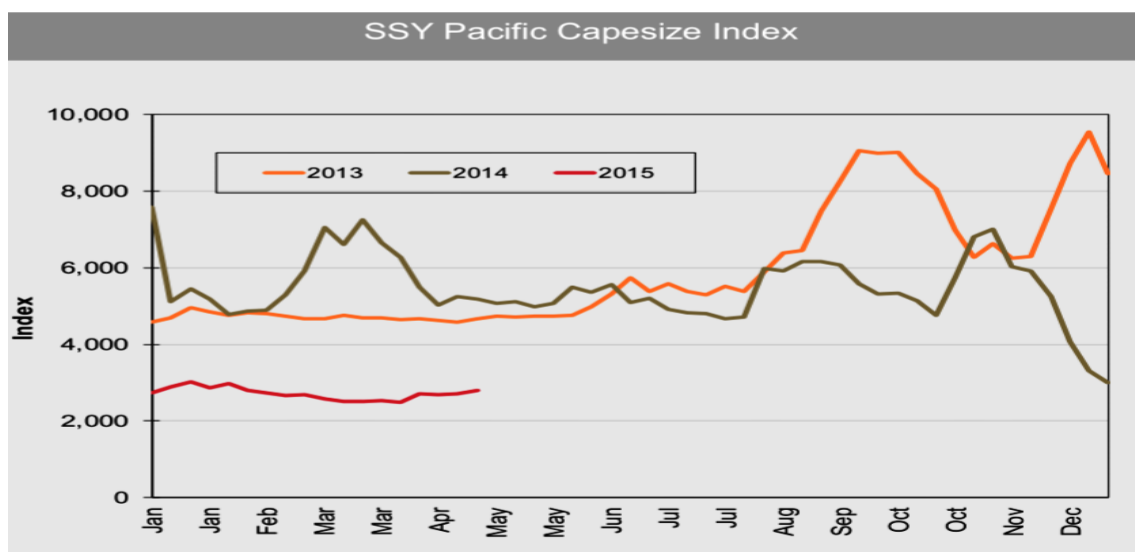
Ο αντίστοιχος ναυλοδείκτης του ναυλομεσιτικού οίκου “SSY” για τα πλοία που δραστηριοποιούνται στην περιοχή του Ειρηνικού Ωκεανού είναι ο “Pacific Capesize” οποίος παρακολουθεί τα πλοία “Capesize” στις εξελίξεις της ναυλαγοράς. Η επιμέρους διαδρομές, η στάθμιση τους και ισοδύναμος ναύλος αποτυπώνονται στον εξής Πίνακα 17.

**Πίνακας 17 SSY Pacific Capesize Index και οι διαδρομές του**

SSY Pacific Capesize Index			05/05/2015	11/05/2015
Trade	Cargo Size	Weight	\$/tons	\$/tons
RIZHAO/ROTTERDAM	150.000 / 10%	10%	5,65	5,65
DAMPIER/QINGDAO	160.000 / 10%	10%	4,45	4,65
SALDAHNA BAY/QINGDAO	160.000 / 10%	10%	7,00	7,80
RICHARDS BAY/KWANGYANG	160.000 / 10%	10%	6,60	6,60
CAPE LAMBERT/ROTTERDAM	160.000 / 10%	10%	4,60	4,90
NSW 15.2M/JAPAN	140.000 / 10%	10%	6,50	6,50
QUEENSLAND/ROTTERDA M	150.000 / 10%	10%	6,50	6,95
NSW 15.2M/SOUTH KOREA	140.000 / 10%	10%	6,70	6,70
T/C TRIP FAR EAST/CONT	172.000 dwt	10%	0,00	0,00
T/C TRANSPACIFIC ROUND	172.000 dwt	10%	0,80	0,80

ΠΗΓΗ:<http://www.hellenicshippingnews.com/>

**Πίνακας 18 Η εξέλιξη του ναυλοδείκτη SSY Pacific Capesize**



ΠΗΓΗ:<http://www.hellenicshippingnews.com/>

Στο παραπάνω Πίνακα 18 παρατίθεται ο “SSY Pacific Capesize Index που σύμφωνα με το ναυλομεσιτικό οίκο αυξήθηκε κατά 93 μονάδες εβδομάδα με την εβδομάδα. Παραμένει στις 2.400 μονάδες κάτω σε σχέση με τα περσινά επίπεδα. Το “roundtrip” για ένα πλοίο 172.000 dwt ήταν αμετάβλητο από την προηγούμενη εβδομάδα στα 4.500 \$/ημέρα. Το κέρδος αυτό που προήλθε οφείλεται στις αυξήσεις των τιμών καυσίμων.

### 8.8 J E Hyde Shipping Index (JEHSI)

Ο ναυλοδείκτης “JEHSI” παρακολουθεί τη ναυλαγορά πλοίων “Handysize” (20.000 – 35.000 dwt) και “Handymax” (35.000 – 50.000 dwt). Περιλαμβάνει 7 τυπικές βραχυχρόνιες χρονοναυλώσεις και 4 τυπικές ναυλώσεις ταξιδιού, με στάθμιση ανάλογα με τη σημασία τους στην ναυλαγορά των πλοίων “Handy”. Δημιουργήθηκε το 1993 από το ναυλομεσιτικό οίκο “J.E. Hyde”. «Επί πλέον, από το 2001 ο ναυλομεσιτικός οίκος “J.E. Hyde” έχει δημιουργήσει το δείκτη “J.E. Hyde Super-Handymax Index” (JEHSUP) που παρακολουθεί την ολόενα και ανερχόμενη ναυλαγορά των επονομαζόμενων πλοίων “Ultra-Handymax” ή “Super-Handymax”, των οποίων το μέγεθος είναι από 50.000 ως 60.000 dwt.» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006). Η σύνθεση του ναυλοδείκτη JE Hyde Shipping Index (JEHSI) παρατίθεται παρακάτω με τις διαδρομές, τα μεγέθη και τη στάθμιση τους.

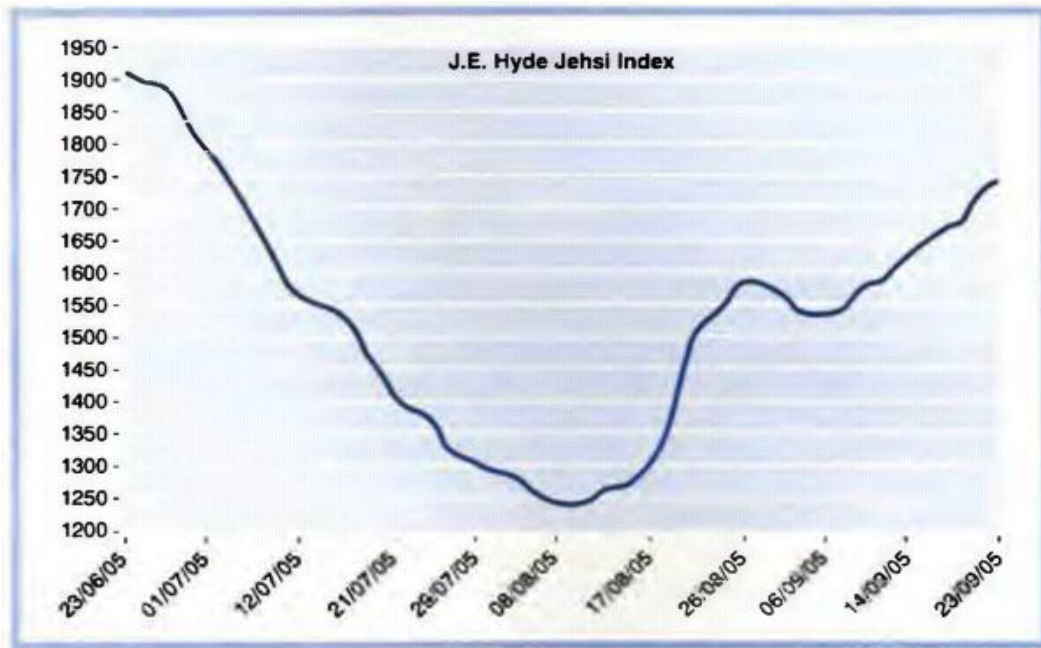
**Πίνακας 19 Η σύνθεση του ναυλοδείκτη J E Hyde Shipping Index (JEHSI)**

ROUTE	SIZE	WTNG	23/09/05 (\$)
1 Trip-Cont to Far East	40-43,000t	15.0%	20,000
2 HSS-USG to Algeria	25,000t±5%	10.0%	35,00
3 T Pac RV Sing-Japan range	40-43,000t	15.0%	16,500
4 T Atl RV Skaw-Passero range	27-30,000t	15.0%	14,000
5 Trip-S Africa to Continent	30-33,000t	7.5%	13,000
6 HSS-USG to Venezuela	25,000-30,000±10%	5.0%	21,00
7 Scrap-USEK to N.China	30-35,000t	7.5%	43,00
8 Trip-Sing to Boston-G'ton	35-40,000t	7.5%	13,000
9 Steels-BI Sea to China	20-25,000t	5.0%	47,50
10 Grains-Braz to Continent	25-35,000t	7.5%	36,00
11 Bulk sugar-Q'land to Japan	26-27,000t	5.0%	31,50

ΠΗΓΗ: JEHyde&CoLTD. 23 Σεπτεμβρίου 2005



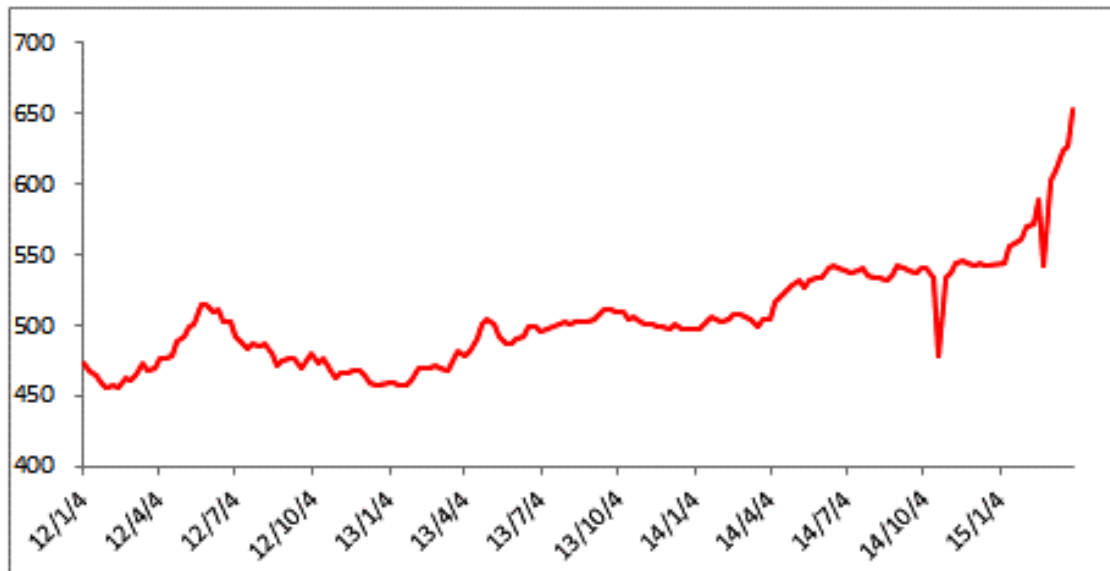
Πίνακας 20 Η εξέλιξη μέσων τιμών του ναυλοδείκτη JE Hyde&Co



ΠΗΓΗ:(ΚωνσταντίνοςΓκιζιάκης, 2006)

### 8.9 Howe Robinson Container Index

Είναι ο δείκτης που παρακολουθεί τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων και δημιουργήθηκε από το ναυλομεσιτικό οίκο του “Howe Robinson” πρόκειται ένα από τα μεγαλύτερα ναυλομεσιτικά γραφεία.



ΠΗΓΗ:<http://www.itooza.com/>

## 8.10 Hamburg Index

«Η Ένωση Ναυλομεσιτών του Αμβούργου (VHSS) έχει δημιουργήσει το δείκτη “Hamburg Index for Containerships Time-Charter Rates για την παρακολούθηση της αγοράς χρονοναυλώσεων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων. Συγκεκριμένα στην αρχή κάθε μήνα παρουσιάζεται ο μέσος όρος των ναύλων χρονοναύλωσης και η μέση διάρκεια των χρονοναυλώσεων που πραγματοποιήθηκαν τον προηγούμενο μήνα σε 10 χαρακτηριστικές κατηγορίες πλοίων εμπορευματοκιβωτίων. Για να μπορεί να πραγματοποιηθεί σύγκριση μεταξύ των ναύλων των διαφόρων κατηγοριών πλοίων, η μέτρηση των μισθωμάτων ανάγεται και παρουσιάζεται σε USD ανά ημέρα ανά TEU. Τα χαρακτηριστικά των πλοίων που παρακολουθούνται από το δείκτη παρατίθενται στον Πίνακα 21.» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

**Πίνακας 21 Χαρακτηριστικά Πλοίων**

	NOMINAL TEUS	VESSEL'S CHARACTERISTICS
I.	200-299	Gearless, min. 14 knots, compact
II.	300-500	Gearless, min. 15 knots, compact
III.	2000-2299	Gearless/geared, min. 22 knots, celled
IV.	2300-3400	Gearless/ geared, min 22,5 knots, celled
1.	200-299	Geared, min 14 knots, compact
2.	300-500	Geared, min 15 knots, compact
3.	600-799	Geared, 17-17,9 knots, celled
4.	700-999	Geared, min 18 knots, celled
5.	1000-1299	Geared, min 19 knots, celled
6.	1600-1999	Geared, min 20 knots, celled

Πηγή: (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

«Σύμφωνα με το δημοσίευμα στα Ναυτικά Χρονικά στις 20 Μαΐου 2015 έντονες είναι οι διακυμάνσεις στους ναύλους για την αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από την αρχή του 2015, σύμφωνα με στοιχεία του βρετανικού οίκου Drewry. Ειδικότερα, όπως αναφέρει ο οίκος με βάση το δείκτη World Container Index (WCI), οι διακυμάνσεις των τιμών στη ζωτική για το παγκόσμιο εμπόριο διαδρομή Ασίας-Ευρώπης, παρουσίασαν μηνιαία αύξηση της τάξης του 43% συγκριτικά με το 2015. Ο δείκτης μηνιαίας διακύμανσης (η μέτρηση του εύρους της αυξομείωσης των τιμών σε μια περίοδο 4 εβδομάδων, αποτελεί δείκτη για τους κινδύνους που ενέχει μια αγορά),

αυξήθηκε κατά 14% στο WCI και αποτελεί το σταθμισμένο μέσο για τις 11 υφιστάμενες διαδρομές, τις 20 πρώτες εβδομάδες του 2015. Σύμφωνα με τον Richard Heath, υπεύθυνο του WCI, αναφορικά με το σύνολο των διαδρομών, στο τέλος Φεβρουαρίου, ο δείκτης έκλεισε στα 2.092 δολάρια ανά εμπορευματοκιβώτιο μεγέθους 40ft, στο τέλος Απριλίου κατρακύλησε στα 1.263 δολάρια ενώ στις 14 Μαΐου παρουσίασε άνοδο εκ νέου στα 1.611 δολάρια. Περαιτέρω, όπως επεσήμανε ο κ. Heath οι δύο διαδρομές που παρουσίασαν τη μεγαλύτερη διακύμανση, ήταν οι διαδρομές Σαγκάη-Ρότερνταμ και Σαγκάη-Γένοβα, οι οποίες άγγιζαν το 40% στο δείκτη, με αυξομειώσεις 1.000 και πλέον δολαρίων ανά εβδομάδα.» (ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, 2015)

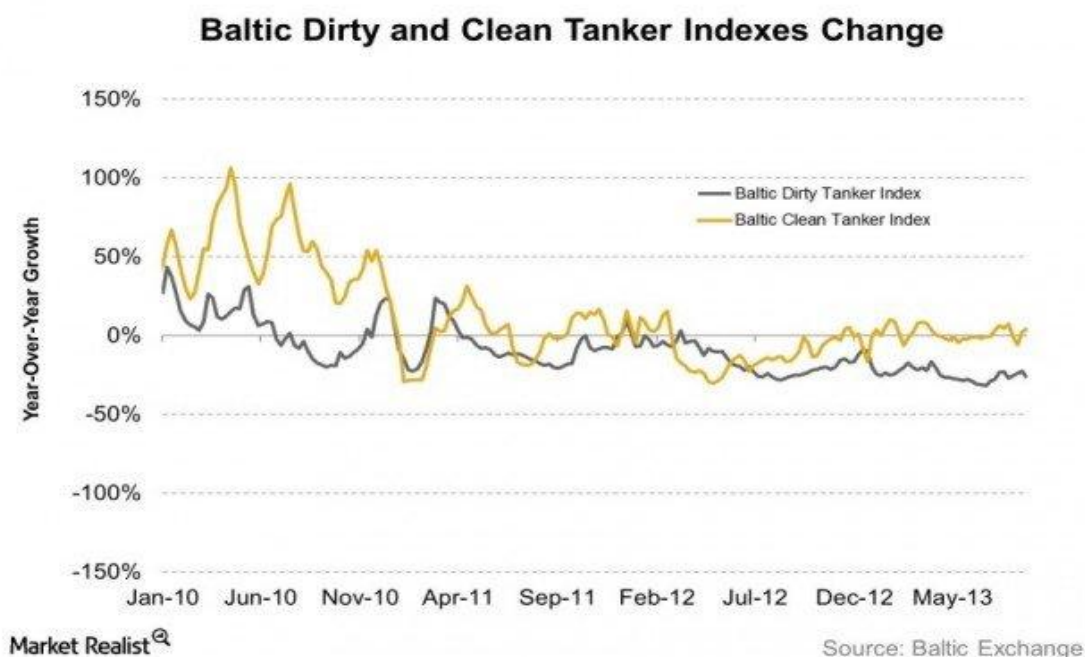


Εικόνα4 ΠΗΓΗ: ΑΠΕ (ΚΑΥΝΙΕΤΦΕΛΔ)

## Κεφάλαιο 9: ΝΑΥΛΟΔΕΙΚΤΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

«Το 1998 δημιουργήθηκε από το “Baltic Exchange” ο ναυλοδείκτης “Baltic International Tanker Routes” (BITR) για την παρακολούθηση σε ημερήσια βάση των ναύλων “spot” σε επιλεγμένες διαδρομές μεταφοράς υγρού φορτίου. Από την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2001, ο δείκτης “BITR” διαχωρίστηκε σε δύο επί μέρους δείκτες, τον “Baltic Dirty Tanker Index” (BDTI) και τον “Baltic Clean Tanker Index” (BCTI) που παρακολουθούν την εξέλιξη των ναύλων σε τυπικές διαδρομές μεταφοράς ακάθαρτου πετρελαίου και καθαρών προϊόντων πετρελαίου αντίστοιχα. Ο δείκτης “Worldscale” είναι το μετρήσιμο μέγεθος που μεταβάλλεται σε ημερήσια βάση και δείχνει το ναύλο που επιτυγχάνουν κατά μέσο όρο ναυλωτές και μεταφορείς σε κάθε εμπορευματική διαδρομή των ως άνω ναυλοδεικτών. Η σύνθεση του δείκτη “BDTI” συμπεριλαμβάνει 16 εμπορευματικές διαδρομές μεταφοράς ακατέργαστου πετρελαίου, για ορισμένες ενδεικτικές κατηγορίες μεγέθους πλοίων. Όλες οι διαδρομές συμμετέχουν με ίση βαρύτητα στον καθορισμό της τιμής του δείκτη.» (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

Πίνακας 22 Μεταβολή των "BDTI" και "BCTI"



ΠΗΓΗ: <http://finance.yahoo.com/>

## 9.1 International Tanker Freight Index Limited (ITFL)

«Ο δείκτης έχει πάρει το όνομα του από μία ομώνυμη εταιρεία που έχει ως μετόχους τους γνωστούς ναυλομεσιτικούς οίκους Clarkson&CompanyLtd, Galbraith'sLtd, HowardHoulderLtd, E.A. Gibson Shipbrokers Ltd., Jacobs & Partners Ltd. & Seascope Shipping Ltd., Odin Marine Inc., Poten & Partners Inc., McQuilling Brokerage Partners Inc. και Charles R. Weber Company. Ο δείκτης σχεδιάστηκε με σκοπό την όσο το δυνατόν πληρέστερη και αντικειμενική παρακολούθηση της αγοράς δεξαμενοπλοίων». (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

	<b>ROUTE</b>	<b>DISCHARGE</b>	<b>CARGO</b>	<b>TONNES</b>
<b>1</b>	Arabian Gulf	Japan	Crude Oil	250.000
<b>2</b>	Arabian Gulf	US Gulf	Crude Oil	280.000
<b>3</b>	Arabian Gulf	Singapore	Crude Oil	80.000
<b>4</b>	West Africa	USA Coast	Crude Oil	130.000
<b>5</b>	Caribs	USA Coast	Crude Oil	50.000
<b>6</b>	Caribs	US Gulf	Crude Oil	70.000

Πηγή (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

## 9.2 WORLDSCALE

«Ο δείκτης “Worldscale” αποτελεί τη σύγχρονη κλίμακα μέτρησης των ναύλων δεξαμενοπλοίων. Οι κλίμακες ναύλων δεξαμενοπλοίων (tanker freight scales) δημιουργήθηκαν κατά την περίοδο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου από το Ηνωμένο Βασίλειο και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, προκειμένου να ομαδοποιήσουν τα ταξίδια των δεξαμενόπλοιοιων χωρίς την ανάγκη υπολογισμού του ναύλου ταξιδιού σε USD/τόνο ή GBP/τόνο για κάθε ταξίδι ξεχωριστά. Μέχρι τότε οι υπολογισμοί ναύλου για τα ταξίδια των δεξαμενοπλοίων πραγματοποιούνταν σε χρηματικές μονάδες/τόνο φορτίου για κάθε ταξίδι ξεχωριστά, όπως γίνεται και σήμερα στα ταξίδια μεταφοράς ξηρού φορτίου. Όμως, η ραγδαία ανάπτυξη της μεταφοράς πετρελαίου, τόσο σε όγκο και σε ποικιλία ταξιδιών εκείνη την περίοδο, καθιστούσε την παραπάνω περίπλοκη μέθοδο χρονοβόρο και κουραστική». «Η κλίμακα “Worldscale” βασίζεται σε ένα βιβλίο πινάκων (schedule) που διατίθεται μόνο σε συνδρομητική βάση και δημοσιεύεται συνήθως μία φορά κάθε χρόνο (την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου κάθε έτους), από το “Worldscale Association”. Το “Worldscale Association” αποτελείται από δύο μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, ο ένας εκ των οποίων έχει βάση του στο Λονδίνο και ο άλλος στη Νέα Υόρκη. Ο οργανισμός του

Λονδίνου έχει μία διοικητική επιτροπή που αποτελείται από τους αντιπροσώπους των πέντε μεγαλύτερων ναυλομεσιτικών οίκων δεξαμενοπλοίων του Λονδίνου και αντίστοιχα ο οργανισμός της Νέας Υόρκης έχει διοικητική επιτροπή που αποτελείται από τους αντιπροσώπους των έξι μεγαλύτερων ναυλομεσιτικών οίκων δεξαμενοπλοίων της Νέας Υόρκης. Η κλίμακα “Worldscale” αποτελεί ένα σύνολο από προκαθορισμένους πίνακες αναφοράς, που παραθέτουν τα εκτιμώμενα επίπεδα ναύλου ενός προκαθορισμένου δεξαμενόπλοιου-υποδείγματος για κάθε μία από περίπου 60.000 θαλάσσιες διαδρομές (routes), οι οποίες είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν παγκοσμίως ανάμεσα σε περισσότερα από 1000 λιμάνια. Το υποθετικό δεξαμενόπλοιο-υπόδειγμα διαθέτει συγκεκριμένα τεχνικά και εμπορικά χαρακτηριστικά, π.χ. χωρητικότητα, ταχύτητα, κατανάλωση καυσίμων κ.λπ. Ο καθορισμένος από την κλίμακα ναύλος για κάθε θαλάσσια διαδρομή χαρακτηρίζεται ως “Worldscale 100” (γνωστό ως “WS” ή “Flatrate”) της συγκεκριμένης διαδρομής και αποτελεί το μέτρο σύγκρισης και εκτίμησης του γενικού επιπέδου των ναύλων για τη συγκεκριμένη διαδρομή. Θα πρέπει να τονιστεί ότι οι δημοσιευμένοι ναύλοι του “Schedule” αποτελούν μόνο ένα σετ από ενδεικτικούς (και συχνά θεωρητικούς) ναύλους αναφοράς, που προκύπτουν μέσα από κοινώς αποδεκτούς κανόνες υπολογισμού. Ωστόσο ο ναύλος που θα συμφωνηθεί τελικά να πληρωθεί ως USD/τόνο φορτίου για μία ναύλωση καθορίζεται ως ποσοστό επί του δημοσιευμένου ναύλου του “Schedule”, έπειτα από την ελεύθερη διαπραγμάτευση των μερών. Εάν π.χ. συμφωνηθεί WS 50, αυτό σημαίνει 50% του δημοσιευμένου ναύλου του πίνακα. Επομένως, εάν υποτεθεί ότι το “flatrate” (WS 100) του πίνακα είναι USD 10/τόνο, τότε ο ναύλος που συμφωνήθηκε είναι USD 5/τόνο. (Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, 2006)

**«Της Μαρίας Μπερτζελέτου, Shipping Analyst Golden Destiny Research & Valuations Department**

«Η δεύτερη εβδομάδα του Μαΐου τερματίζει με τα τελευταία στοιχεία από την Eurostat να εμφανίζουν στο προσκήνιο ανατροπές για τον ανάπτυξη της ευρωζώνης κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2015. Σύμφωνα με την Eurostat, η οικονομία της Γαλλίας εμφάνισε ταχύτερο ρυθμό από τη Γερμανία, η οποία εμφάνισε επιβράδυνση σε σχέση με το τελευταίο τρίμηνο του 2014. Μία ακόμη σημαντική μεταβολή είναι ότι όλες οι χώρες-μέλη που βρέθηκαν στο επίκεντρο της κρίσης

χρέους της Ευρωζώνης πριν από λίγα χρόνια ανακάμπτουν σήμερα με ζωηρούς ρυθμούς ανάπτυξης.

- Η Γαλλία παρουσίασε διπλάσιο ρυθμό ανάπτυξης από τη Γερμανία, φθάνοντας το υψηλό διετίας στο 0,6% το α' τρίμηνο του 2015, ενώ η οικονομική δραστηριότητα στη Γερμανία επιβραδύνθηκε στο 0.3% από 0.7% το τέταρτο τρίμηνο του 2014.

- Αρνητικό ρυθμό ανάπτυξης στο πρώτο τρίμηνο εμφάνισαν η Ελλάδα (-0,2%) και η Φινλανδία (-0,1%). Η υποχώρηση του κόστους ενέργειας και οι χαμηλότερες τιμές στα αγαθά και στις υπηρεσίες έχουν ωφελήσει την κατανάλωση στις οικονομίες του ευρωπαϊκού Νότου, τονώνοντας την ανάπτυξη, αντίθετα από τις χώρες-μέλη που εξαρτώνται περισσότερο από τις εξαγωγές όπως η Γερμανία.

- Στην πλευρά της Ασίας, η Κίνα εκπλήσσει για μια ακόμη φορά αρνητικά μετά από τα τελευταία στατιστικά στοιχεία για την κινητικότητα των εισαγωγών-εξαγωγών. Η σημαντική πτώση των εξαγωγών της Κίνας κατά τη διάρκεια του Απριλίου, αποτελεί την τελευταία ένδειξη για την υποχώρηση της Κινέζικης οικονομίας. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, οι εξαγωγές υποχώρησαν κατά 6.2% από τον Απρίλιο του 2014, μετά από 14.6% ετήσια πτώση που είχε σημειωθεί το Μάρτιο. Η πτωτική τάση διόρθωσης είναι ακόμα πιο έντονη στις εισαγωγές, καθώς σημειώθηκε 16.1% ετήσια μείωση από 12.3% μείωση το Μάρτιο, τονίζοντας την εξασθενημένη εγχώρια ζήτηση.

Για την παγκόσμια ναυλαγορά, η δεύτερη εβδομάδα του Μαΐου φαίνεται να δημιουργεί θετική ανατροπή τόσο για τον τομέα των bulkers όσο και για τα containers, με την αγορά των tankers να εμφανίζει ισχυρή εικόνα στα πλοία μεγαλύτερου μεγέθους VLCC. Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει ακόμα βεβαιότητα για τη σταθερότητα της ανοδικής πορείας στη ναυλαγορά των bulkers, καθώς η εξασθενημένη εγχώρια Κινέζικη ζήτηση θα παραμείνει σοβαρή απειλή στη τωρινή κρίση της ναυλαγοράς.

- Στην αγορά των bulkers- πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, η απόδοση του γενικού δείκτη BDI ξεπέρασε επιτέλους αυτή τη βδομάδα τις 600 μονάδες, με το μέγεθος Supramax να συνεχίζει να εμφανίζει την καλύτερη εικόνα απόδοσης. Ωστόσο, αυτή τη βδομάδα η ανόρθωση του δείκτη πάνω από το όριο των 600 μονάδων καθοδηγήθηκε από το μέγεθος Capesize. Τα επίπεδα ναυλαγοράς στο

μέγεθος Capesize πλησίασαν αυτή τη βδομάδα τα \$6,000/ημέρα , όταν διακυμαίνονταν επίμονα στο όριο από \$3,000 έως \$3,500/ημέρα από τις 20 Μαρτίου, με το μέγεθος Supramax να συνεχίζει να εμφανίζει επίπεδα άνω από \$6,000/ημέρα από τις 10 Μαρτίου.

- Ο γενικός δείκτης BDI έκλεισε χθες στις 637 μονάδες, 64 μονάδες άνω από το κλείσιμο της προηγούμενης βδομάδας και 35.5% κάτω από το κλείσιμο του Μαΐου 2014, όταν η μέση τιμή του δείκτη ήταν 988 μονάδες. Η κατώτατη τιμή που έχει συναντήσει ποτέ ο δείκτης είναι 509 μονάδες στις 18 Φεβρουαρίου 2015 και έσπασε το ιστορικό κατώτατο ρεκόρ -554 μονάδες που είχε σημειωθεί στις 31 Ιουλίου, 1986.

- Στη ναυλαγορά των crude tankers – πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου- η διαδρομή AG/USG για τα πλοία very large crude carriers, διατηρεί τη σημαντική άνοδο της προηγούμενης βδομάδας και δεν εμφανίζει καμία μεταβολή από τα επίπεδα WS35. Τα τωρινά επίπεδα ναυλαγοράς εμφανίζουν αύξηση 17 μονάδων WS από το κλείσιμο του Σεπτεμβρίου 2014. (WS18). Τα επίπεδα ναυλαγοράς παραμένουν τώρα άνω από το όριο WS 30 από το κλείσιμο της εβδομάδας 10 Απριλίου, 2015. Εν αντιθέσει με την ισχυρή εικόνα στο μεγαλύτερο μέγεθος VLCC, η τάση εξασθένησης στο μικρότερο μέγεθος μεταφοράς αργού πετρελαίου επιμένει από την προηγούμενη βδομάδα με μια ήπια ανοδική τάση. Στο μέγεθος aroma στη διαδρομή CBS-USG, τα επίπεδα ναυλαγοράς ξεπέρασαν πάλι τα όρια WS100 (\$ 24,000/ημέρα), παρουσιάζοντας εβδομαδιαία άνοδο 5 μονάδων, όταν την περασμένη βδομάδα πρόβαλλαν εξασθένηση κάτω από το ψυχολογικό όριο WS100.

- Στην αγορά των containers – πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ο γενικός δείκτης Shanghai Container Freight Index παρουσίασε αυτή τη βδομάδα άνοδο πάνω από το όριο 800 μονάδων για πρώτη φορά από το κλείσιμο της βδομάδας 3 Απριλίου. Ωστόσο, ο δείκτης παραμένει κάτω από 1,000 μονάδες από το κλείσιμο του Φεβρουαρίου 2014. Η αρνητική απόδοση συνεχίζει να καθοδηγείται από την εξασθένηση στη διαδρομή Ασία-Ευρώπη που παρουσίασε αυτή τη βδομάδα τα πρώτα σημάδια ανάρρωσης μετά το τέλος του Κινέζικου νέου έτους. Ο δείκτης τερμάτισε στο κλείσιμο της περασμένης βδομάδας στις 830 μονάδες, 69 μονάδες άνω από την περασμένη βδομάδα (9% άνοδο) με τη διαδρομή Ασία-Ευρώπη να παρουσιάζει 151% εβδομαδιαία άνοδο και 41% πτώση από τις αρχές του Αυγούστου 2014. Το υψηλότερο επίπεδο του δείκτη ήταν στις αρχές του Αυγούστου 2014 που πλησίαζε στις 1,200 μονάδες.» (Μαρίας Μπερτζελέτου, 2015)



## **Κεφάλαιο 10: Ναυτιλιακοί κύκλοι**

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι είναι μια σειρά εναλλασσόμενων φάσεων ανάπτυξης και συστολής της οικονομικής δραστηριότητας από άποψη κέρδους και απασχόλησης. Αποτελούν σημαντικό κομμάτι της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Μια οικονομική ανάλυση της ναυλαγοράς θα ήταν ελλιπής χωρίς τη μελέτη αυτού του ξεχωριστού φαινομένου. Δεν εκδηλώνονται αποκλειστικά στη βιομηχανία της ναυτιλίας, αλλά και σε πολλές άλλες βιομηχανίες, όπως επίσης και στην οικονομία ως σύνολο. Στόχος τους είναι η εξισορρόπηση της αγοράς δηλαδή ούτε η προσφορά να υπερβαίνει τη ζήτηση αλλά και ούτε η ζήτηση τη προσφορά.

### **10.1 Χρονική διάρκεια ναυτιλιακών κύκλων**

Η χρονική διάρκεια των ναυτιλιακών κύκλων είναι σημαντικό στοιχείο που χαρακτηρίζει, αλλά και διαχωρίζει τους ναυτιλιακούς κύκλους. Όσοι διαρκούν από 5 έως 15 χρόνια θεωρούνται βραχείας διάρκειας ενώ αυτοί που διαρκούν περίπου 50 χρόνια θεωρούνται μακράς διάρκειας. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι διαρκούν όσο χρειάζεται για να εκτελέσουν την αποστολή τους, η οποία είναι η εξισορρόπηση της αγοράς. Ο λόγος που οι κύκλοι διαφέρουν ως προς τη διάρκειά τους, είναι επειδή επηρεάζονται από παράγοντες όπως η ψυχολογία του πλήθους και οι επιχειρηματικές αποφάσεις της αγοράς. Αυτοί οι παράγοντες μπορεί να επηρεάζουν με παρόμοιο τρόπο όλους τους κύκλους, ωστόσο σε κάθε περίπτωση η επιρροή που ασκείται από αυτούς παρουσιάζει και σημαντικές διαφορές.

### **10.2 Φάσεις ναυτιλιακών κύκλων**

Παρότι οι ναυτιλιακοί κύκλοι επαναλαμβάνονται, δεν είναι ίδιοι ως προς την ένταση και τη διάρκειά τους. Τα στάδια από τα οποία περνάει η οικονομία στη διάρκεια του κύκλου έχουν κοινά χαρακτηριστικά και ονομάζονται συνήθως φάσεις του ναυτιλιακού κύκλου. Ο ναυτιλιακός κύκλος χαρακτηρίζεται από 4 φάσεις: την Ύφεση ή Χαμηλό (Recession/Through), την Ανάκαμψη (Recovery), την Κορύφωση ή Υψηλό (Peak/Plateau) και την Κατάρρευση (Collapse).

#### **1. Ύφεση ή Χαμηλό (Recession/Through)**

Στη φάση αυτή διακρίνουμε τρία κύρια χαρακτηριστικά. Το πρώτο αφορά τη μείωση της ταχύτητας πλεύσης, με στόχο την εξοικονόμηση καυσίμων. Αυτό

έχει ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση της άφιξης των πλοίων στο λιμάνι. Το δεύτερο αφορά τη μείωση των ναύλων, η οποία φτάνει στο λειτουργικό κόστος των λιγότερων αποδοτικών πλοίων, τα οποία οδηγούνται σε παροπλισμό. Το τρίτο αφορά την πολύ μεγάλη διάρκεια των χαμηλών ναύλων, η οποία επηρεάζει αρνητικά τη ρευστότητα, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να αναγκάζονται να πουλήσουν τα πλοία τους σε τιμές ανάγκης, καθώς υπάρχουν λίγοι υποψήφιοι αγοραστές. Οι τιμές των προς πώληση πλοίων είναι τόσο χαμηλές, που η αγοραστική αξία των παλαιότερων πέφτει στην αξία των “scrap”.

## **2. Ανάκαμψη (Recovery)**

Η φάση αυτή χαρακτηρίζεται από τη σταδιακή αύξηση των ναύλων(τιμή πάνω από το λειτουργικό κόστος) και της ταχύτητας των πλοίων. Επιπλέον, χαρακτηρίζεται και από την αξιοποίηση μεγάλου αριθμού παροπλισμένων πλοίων καθώς επίσης και τη ναυπήγηση μερικών νέων. Συνήθως σε αυτό το στάδιο έχουμε εξισορρόπηση της προσφοράς και της ζήτησης. Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν ενδείξεις ανάκαμψης, η ανάκαμψη αυτή δεν ολοκληρώνεται σε όλες τις περιπτώσεις.

## **3. Κορύφωση ή Υψηλό (Peak/Plateau)**

Στη φάση αυτή η προσφορά και η ζήτηση είναι σε πλήρη ισορροπία, οι ναύλοι αυξάνονται σημαντικά (τιμή 2 ή 3 φορές μεγαλύτερη από το λειτουργικό κόστος), χρησιμοποιείται η μέγιστη επιχειρησιακή ταχύτητα και έχει λυθεί το πρόβλημα της ρευστότητας, με τις τράπεζες να συνάπτουν εύκολα δάνεια. Τα παροπλισμένα πλοία σε αυτή τη φάση είναι ελάχιστα και οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων αυξάνονται σημαντικά, καθώς και οι παραγγελίες των νέων πλοίων. Η διάρκεια της φάσης αυτής μπορεί να διαρκέσει από μερικές εβδομάδες, έως και μερικά χρόνια.

## **4. Κατάρρευση (Collapse)**

Η φάση αυτή εμφανίζεται όταν η προσφορά αρχίζει να ξεπερνά τη ζήτηση, με αποτέλεσμα να μένει ανεκμετάλλευτος μεγάλος αριθμός πλοίων. Η τιμή των ναύλων καθώς και η ταχύτητα των πλοίων αρχίζει να μειώνεται σημαντικά με σκοπό τη μείωση του κόστους. Σημαντικός παράγοντας πέρα από τη πορεία του ναυτιλιακού κύκλου και την σημαντική αύξηση της προσφοράς

χωρίς ανταπόκριση είναι και η ψυχολογία της αγοράς καθώς μετατρέπεται και πάλι σε αβέβαιη και απαισιόδοξη.

## **Κεφάλαιο 11: Ιστορική αναδρομή ναυτιλιακών κύκλων**

### **11.1 Πρώτος κύκλος: 1873-1881**

Ξεκινώντας την αναδρομή από τις αρχές του 1870 παρατηρείται η αυξημένη παραγωγικότητα των ατμόπλοιων κατά τα έτη 1871-1873 πράγμα που δεν συναντάμε και στα ιστιοφόρα. Η διάρκεια του κύκλου υπολογίζεται γύρω στα 8 χρόνια με το στάδιο της ύφεσης να ξεκινά το 1874 και να διαρκεί πέντε χρόνια. Ωστόσο η περίοδος μεταξύ των ετών 1877 και 1881 παρουσίασε τα πρώτα σημάδια βελτίωσης παράλληλα με τους αυξανόμενους ρυθμούς της ναυπηγικής δραστηριότητας. Σύμφωνα με τον MacGregor η ευνοϊκή περίοδος κατά την οποία τα ιστιοφόρα πρωταγωνιστούσαν στην αγορά έλαβε τέλος το 1878 και τη θέση τους πήραν τα ατμόπλοια τα οποία άρχισαν να υπερισχύουν.

### **11.2 Δεύτερος κύκλος: 1881-1889**

Η ταχεία επέκταση του κύκλου του εμπορίου συντέλεσε στην τήρηση των ναύλων σε σταθερά υψηλά επίπεδα από το 1879 έως και το 1882. Ο μεγάλος αριθμός ναυπηγήσεων των προηγούμενων ετών, η υπερβολική κερδοσκοπία των πλοιοκτητών καθώς και η πολιτική των τραπεζών που προήλθαν από το στάδιο της ύφεσης που βίωσε η παγκόσμια οικονομία προκάλεσαν την αρχικά αργή ύφεση της αγοράς το 1883 και έπειτα την ραγδαία επιδείνωσή της το 1884. Η διάρκεια της ύφεσης ήταν τέσσερα χρόνια και από το 1887 μέχρι το 1889 η αγορά κινήθηκε σε υψηλά επίπεδα. Ο κύκλος αυτός διήρκεσε οχτώ χρόνια.

### **11.3 Τρίτος κύκλος: 1889-1900**

Η διάρκεια του κύκλου αυτού ήταν μεγαλύτερη συγκριτικά με τη διάρκεια των δύο προηγούμενων καθώς υπολογίζεται γύρω στα 11 χρόνια. Για περίπου 18 μήνες (χρονική περίοδος η οποία παρεμβάλλεται μεταξύ των ετών 1888-1889) υπήρξε το στάδιο της ανάπτυξης και της αύξησης των ναύλων το οποίο ακολούθησε ένα νέο κύμα ναυπηγήσεων. Το στάδιο της ύφεσης ξεκίνησε το 1890 και διήρκεσε σχεδόν για όλη τη δεκαετία του 1890. Πέντε χρόνια αργότερα έφτασε η φάση της ανάκαμψης η οποία κορυφώθηκε περίπου στο τέλος της δεκαετίας. Η μακροχρόνια διάρκεια του

κύκλου αυτού οφείλεται στο ότι η ύφεση δεν προκάλεσε τον περιορισμό της ναυπηγικής δραστηριότητας.

#### **11.4 Τέταρτος κύκλος: 1900-1912**

Ο κύκλος αυτός ο οποίος ήταν και ο τελευταίος πριν από τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο του 1914 αποτέλεσε τον μεγαλύτερο κύκλο καθώς η διάρκειά του υπολογίζεται γύρω στα 12 χρόνια. Το 1898 παρατηρήθηκε μεγάλη αύξηση των ναύλων η οποία κράτησε για 3 χρόνια και έφτασε στην κορύφωσή της το 1900. Η κορύφωση αυτή οφείλεται στην αύξηση του κρατικού πολεμικού εμπορίου για τον πόλεμο της Δυτικής Αφρικής, την Ινδία και τη Ρωσία. Παρά την ανοδική πορεία και τελικά την κορύφωση του 1900, το τελευταίο τρίμηνο του έτους αποδείχτηκε λιγότερο καρποφόρο καθώς επέστρεψε στη φάση της ύφεσης με αποτέλεσμα οι τιμές των ναύλων το 1901 να μειωθούν κατά 50% συγκριτικά με τις τιμές του 1900 καταλήγοντας έτσι σε μεγάλη κρίση η οποία διήρκεσε εννέα ολόκληρα έτη. Αξίζει να σημειωθεί ότι υπήρξε απροσδόκητη αύξηση της ναυπηγικής παραγωγής το 1906 πάρα την κρίση που επικρατούσε τη περίοδο αυτή πράγμα που πιθανόν οφείλεται στα χρηματικά αποθέματα που είχαν δημιουργηθεί από τους πλοιοκτήτες κατά την προηγούμενη ευνοϊκή περίοδο των ναύλων καθώς και από την πολιτική των ναυπηγείων. Τέλος, το 1910 η γενική ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου, η μείωση της ναυπηγικής παραγωγής καθώς και η απομάκρυνση των μη αποδοτικών ατμόπλοιων από την αγορά οδήγησαν τη ναυτιλιακή βιομηχανία στην ανάπτυξη. Οι πλοιοκτήτες βρέθηκαν σε πολύ ευνοϊκή θέση λόγω των αυξημένων ναύλων καθώς τα κέρδη αυξήθηκαν σημαντικά κατά τα έτη 1911-1912 ενώ ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος πρόλαβε την κατάρρευση της αγοράς η οποία άρχισε να εμφανίζεται το 1913.

#### **11.5 Ναυτιλιακοί κύκλοι των ετών 1921-1938**

Η περίοδος που μεσολάβησε μεταξύ του Α΄ και του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου διακρίνεται σε δύο επί μέρους διαστήματα εκ των οποίων το πρώτο (1921-1926) παρουσιάζει αρκετές μεταβολές σε συνδυασμό με κάποια μικρά οφέλη προς τους πλοιοκτήτες και το δεύτερο (1926-1937) χαρακτηρίζεται από τη κρίση της δεκαετίας του 1930.

#### **11.6 Πέμπτος κύκλος 1920-1926**

Η θεαματική άνοδος των ναύλων το 1920 εμφανίστηκε στο ναυλοδείκτη του περιοδικού “ The Economist ” όπου έφτασε τις 200 μονάδες το 1921. Ωστόσο η

άνοδος αυτή δεν παρουσίασε σταθερότητα κατά τη διάρκεια της δεκαετίας καθώς το 1922 παρατηρήθηκε πτώση του ναυλοδείκτη στις 110 μονάδες. Μετά τη πτώση αυτή οι ναύλοι παρά τις έντονες διακυμάνσεις προσέφεραν συνολικά κέρδη στους πλοιοκτήτες. Το 1926 που αποτελεί και το τέλος του κύκλου αυτού παρατηρήθηκε μία σύντομη έκρηξη των ναύλων μετά από την ύφεση που διήρκεσε μόνο 1 χρόνο.

Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από τρία σημαντικά γεγονότα. Αρχικά παρατηρήθηκε η αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου κατά 50% φτάνοντας στα 470 εκ. τόνους το 1929 από τα 300 εκ. τόνους το 1920. Στη συνέχεια επιτεύχθηκε η προσαρμογή της προσφοράς με τη ζήτηση των πλοίων μέσω των νέων ναυπηγήσεων, έπειτα από την αύξηση της ναυπηγικής ικανότητας μετά το πέρας του Α' Παγκόσμιου Πολέμου. Τέλος η εξέλιξη της τεχνολογίας είχε ως αποτέλεσμα την αντικατάσταση των ατμομηχανών από μηχανές εσωτερικής καύσεως, την αντικατάσταση του άνθρακα από το πετρέλαιο, την αύξηση του μεγέθους των πλοίων καθώς και την ανάπτυξη του στόλου των δεξαμενοπλοίων.

### **11.7 Έκτος κύκλος:1926-1937**

Τον Οκτώβριο του 1929 το Οικονομικό Κραχ της Wallstreet και της Αμερικής σε συνδυασμό με την ύφεση του παγκόσμιου εμπορίου οδήγησε τη ναυτιλιακή βιομηχανία σε μία μεγάλη ναυτιλιακή κρίση της η οποία διήρκεσε μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1930. Ενώ η χωρητικότητα των παροπλισμένων πλοίων αυξήθηκε κατά 11 εκ. Grt τον Ιούνιο του 1932, ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου μειώθηκε κατά 26% κατά την περίοδο 1929-1932. Η κρίση αυτή είχε δραματικές συνέπειες για την οικονομία καθώς ο ναυλοδείκτης του Economist έπεσε κάτω από τις 80 μονάδες μέχρι το 1937 και υπήρξε μεγάλη μείωση της αξίας των πλοίων σε ποσοστά που ξεπερνούσαν το 50%. Η κατάσταση επιδεινώθηκε αρκετά μέχρι το 1933 κάτι που οδήγησε τους πλοιοκτήτες στην πώληση των πλοίων τους σε απελπιστικά χαμηλές τιμές. Επίσης μεγάλη ευθύνη για την πτώση της αγοράς είχε η άκαμπτη στάση των τραπεζών. Ωστόσο υπήρξαν και κάποιοι ωφελούμενοι από την κατάσταση αυτή καθώς είχαν την ευκαιρία να αποκτήσουν σημαντικό τονάζ σε τιμές ευκαιρίας. Κατά την περίοδο 1935-1937 υπήρξε μία νέα ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου η οποία επανέφερε το ενδιαφέρον της αγοράς με αποτέλεσμα στις αρχές του 1938 να μειωθεί το παροπλισμένο τονάζ στα 1,3 εκ. και να ανέβει ο ναυλοδείκτης του Economist στις 145 μονάδες. Η ανάπτυξη αυτή όμως είχε σύντομο τέλος καθώς το παροπλισμένο

τονάζ αυξήθηκε κατά 1 εκ. grt τον Ιούνιο του 1938 λόγω της πτώσης του θαλάσσιου εμπορίου καθώς και της ανάκαμψης των ναυπηγικών παραδόσεων.

### **11.8 Ναυτιλιακοί κύκλοι των ετών 1945-2000**

Η περίοδος αυτή αποτελείται από 8 ναυτιλιακούς κύκλους, οι οποίοι διαφέρουν ως προς το σχήμα τους, ωστόσο υπάρχει ομοιότητα στο χρόνο εμφάνισής τους. Η μέση διάρκειά τους είναι 6,6 χρόνια. Οι κύκλοι που παρατηρούμε στους ναύλους των ξηρών φορτίων είναι καθαρά πιο εμφανείς από τους κύκλους των ναύλων των δεξαμενοπλοίων, καθώς στη πρώτη περίπτωση οι κορυφώσεις διαρκούν περισσότερο ενώ στη δεύτερη παρατηρούνται έντονες και απότομες κορυφώσεις με μικρή όμως διάρκεια.

### **11.9 Έβδομος κύκλος: 1945-1951**

Ο κύκλος αυτός ξεκίνησε με ενδιαφέρουσες προοπτικές για την αγορά των ναύλων. Λόγω της μεγάλης ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές και της έλλειψης χωρητικότητας το 1945 οι τιμές των ναύλων ανέβηκαν σημαντικά σε σύγκριση με αυτές της προπολεμικής περιόδου. Για ένα χρόνο τα υψηλά αυτά επίπεδα παρέμειναν σταθερά τον επόμενο όμως χρόνο ξεκίνησε η πτωτική τάση η οποία κορυφώθηκε το 1949. Από το 1950 και έπειτα τα πράγματα άρχισαν να ισορροπούνται, καθώς η έλλειψη του τονάζ προκάλεσε απρόσμενη αύξηση στις τιμές των ναύλων.

### **11.10 Όγδοος κύκλος: 1951-1957**

Το 1951 με την αρχή του πολέμου της Κορέας το θαλάσσιο εμπόριο αυξήθηκε κατά 16% με αποτέλεσμα να εκτοξευθούν οι τιμές των ναύλων. Η κορύφωση αυτή έλαβε τέλος σύντομα, καθώς από την άνοιξη του 1952 και έπειτα οι ναύλοι μειώθηκαν κατά 70%. Λόγω της δημιουργίας υπερβολικών αποθεμάτων αλλά και εισαγωγικών περιορισμών των χωρών το παροπλισμένο τονάζ αυξήθηκε ραγδαία, πράγμα που γίνεται αντιληπτό από τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων. Οι ακραίες διακυμάνσεις του κύκλου αυτού γίνονται εμφανείς στη τιμή ενός πλοίου «Liberty» του 1944 αυξήθηκε κατά £390.000 από τον Ιούνιο του 1950 μέχρι το Δεκέμβριο του 1951 και μειώθηκε κατά £160.000 ένα χρόνο αργότερα. Καθώς η ναυλαγορά φαινόταν να βρίσκεται σε αδιέξοδο στις αρχές του 1954, παρατηρήθηκε μια απρόσμενη ανάπτυξη προς το τέλος του έτους καθώς οι ναύλοι αυξήθηκαν κατά 30%. Η ανοδική αυτή πορεία των ναύλων διήρκεσε καθ' όλη τη χρονιά του 1955 και τέλος

με το κλείσιμο του Σουέζ το 1956 παρατηρήθηκε μία σημαντική ανάπτυξη των ναύλων και των χρονοναυλώσεων.

### **11.11 Ένατος κύκλος: 1957-1966**

Ο κύκλος αυτός χαρακτηρίστηκε από μία απρόσμενη κρίση η οποία διήρκεσε σχεδόν δέκα χρόνια και αποτέλεσε τη χειρότερη κρίση μετά τα μέσα του 1930. Παρά την ανοδική πορεία της περιόδου του 1956, οι ναύλοι κατά τη διάρκεια του 1957 κυμάνθηκαν στα χαμηλότερα δυνατά επίπεδα. Η μακροχρόνια αυτή κρίση έλαβε τέλος με το κλείσιμο του καναλιού του Σουέζ το 1967 καθώς η αγορά πέρασε στο στάδιο της ύφεσης. Η αγορά των δεξαμενοπλοίων πέρασε στη κατάρρευση καθώς οι πετρελαϊκές εταιρείες και οι πλοιοκτήτες έκαναν λανθασμένες επιλογές όσον αφορά στη στρατηγική ναυλώσεων και ναυπηγήσεων καθώς περίμεναν την ανάπτυξη των ναύλων μετά από το κλείσιμο του Σουέζ, πράγμα που δεν έγινε ποτέ. Στην αγορά ξηρού φορτίου η υπερναυπήγηση, η κατασκευή νέων και πιο εξελιγμένων πλοίων καθώς και η παγκόσμια οικονομία οδήγησαν στην υπερπροσφορά χωρητικότητας το 1958. Τα νέα πλοία που σχεδιάστηκαν για την αντικατάσταση των «Liberty» του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου φόρτωναν κατά μέσο όρο 3.000 τόνους περισσότερο και ταξίδευαν με ταχύτητα η οποία ξεπερνούσε τα παλαιότερα πλοία κατά 4 κόμβους. Επί πλέον η πτώση της ζήτησης επηρεάστηκε από τους περιορισμούς που επέβαλλαν κάποιες χώρες στο εμπόριο τους λόγω της έλλειψης συναλλάγματος καθώς και από λιγότερο σημαντικούς παράγοντες όπως για παράδειγμα η ενεργή συμμετοχή κάποιων μη παραδοσιακών χωρών στην ναυτιλιακή αγορά. Τέλος η δεκαετία αυτή δεν ήταν σε καμία περίπτωση ευνοϊκή για τους πλοιοκτήτες και γενικότερα για την ναυτιλιακή βιομηχανία.

### **11.12 Δέκατος κύκλος: 1966-1975**

Τον πόλεμο μεταξύ του Ισραήλ και της Αιγύπτου καθώς και το κλείσιμο του καναλιού του Σουέζ ακολούθησε μία ευνοϊκή περίοδος για τις ναυλαγορές και τους πλοιοκτήτες η οποία διήρκεσε επτά χρόνια. Καθώς το πετρέλαιο αποτελούσε το σημαντικότερο μεταφερόμενο φορτίο του καναλιού, κατά τη διάρκεια αυτών των επτά ετών οι ναύλοι της αγοράς των δεξαμενοπλοίων πέρασαν από το στάδιο της κορύφωσης τρεις φορές. Από τη κατάσταση αυτή επωφελήθηκε σε μικρότερο βέβαια βαθμό και η αγορά ξηρού φορτίου καθώς οι ναύλοι των ποίων μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος παρουσίασαν βελτίωση. Ωστόσο η μεγάλη αυτή ανάπτυξη

προήλθε από τη πρωτογενή ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου η οποία αυξήθηκε κατά 1.426 εκ. τόνους, δηλαδή κατά 78% σε διάστημα επτά ετών. Παρά τη γρήγορη αυτή ανάπτυξη τα ναυπηγεία δεν μπορούσαν να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις της αγοράς με αποτέλεσμα να καταστεί αδύνατη η εξισορρόπηση της ζήτησης με τη προσφορά. Το έτος 1973 αποτέλεσε ένα από τα καλύτερα έτη της ναυτιλίας καθώς οι τιμές χρονοναύλωσης διπλασιάστηκαν και οι αξίες των πλοίων αυξήθηκαν 40% με 50% μέσα σε ένα έτος, κυρίως στα δεξαμενόπλοια. Η κατάρρευση έφτασε μετά τον πόλεμο του "YomKippur" το 1973, σε αντίθεση με την αγορά ξηρού φορτίου στην οποία οι ναύλοι παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα καθ' όλη τη διάρκεια του 1974.

### **11.12 Ενδέκατος κύκλος (δεξαμενόπλοια): 1975-1988**

Τη περίοδο αυτή ο πόλεμος του YomKippur προκάλεσε μία μεγάλη κρίση στην αγορά των δεξαμενοπλοίων η οποία έλαβε τέλος το 1988. Κατά τη διάρκεια της κρίσης αυτής η μόνη "ανάσα" που πήρε η αγορά ήταν το 1979 η οποία όμως δεν είχε μεγάλη διάρκεια. Οι παράγοντες που συνέβαλλαν σ αυτή την εκτεταμένη κρίση ήταν τρεις. Αρχικά κατά τη διάρκεια της μικρής κορύφωσης του 1973 οι παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων προκάλεσαν την αύξηση της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου κατά 95 εκ. dwt σε λανθασμένη όμως χρονική στιγμή καθώς τη περίοδο αυτή η ζήτηση δεξαμενοπλοίων είχε μειωθεί σημαντικά με αποτέλεσμα να υπάρχει υπερπροσφορά δεξαμενοπλοίων στην αγορά. Έπειτα η ικανότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας ανέβηκα στα 60 εκ.dwt εμπορικών πλοίων κάθε χρόνο με αποτέλεσμα να καταστεί υπερεπαρκείς για τη ζήτηση των νέων πλοίων. Τέλος με την αύξηση των τιμών του πετρελαίου το 1973 και το 1979 μειώθηκε κατά πολύ η ζήτηση για την εισαγωγή του με αποτέλεσμα η μείωση του τονάζ του αργού πετρελαίου το 1985 να φτάσει στο 30%.

Όλοι οι παραπάνω παράγοντες οδήγησαν σε μία μεγάλη κρίση της αγοράς η οποία σταμάτησε με την μαζική διάλυση μεγάλου αριθμού δεξαμενοπλοίων που διήρκεσε 14 χρόνια. Έπειτα η αγορά πέρασε σε μία φάση οποία η δεν μπορεί να χαρακτηριστεί απόλυτα ως ανάκαμψη. Το παροπλισμένο τονάζ μειώθηκε κατά 4,8 εκ. Dwt το 1979 σε αντίθεση με τους ναύλους των δεξαμενοπλοίων οι οποίοι αυξήθηκαν. Η περίοδος αυτή που διήρκεσε μέχρι το 1980 δεν ήταν ιδιαίτερα καρποφόρα καθώς οι ναύλοι μόλις κάλυπταν το κόστος ταξιδιού.

Η περίοδος μεταξύ 1981-1985 αποτέλεσε μία από τις χειρότερες περιόδους για ολόκληρη την αγορά συμπεριλαμβανομένου και των πλοιοκτητών. Το παροπλισμένο



τονάζ έφτασε τα 40 εκ.Dwt το 1982 και τα 52 εκ. dwt το 1983. Η αγορά πλοίων αποτελούσε πλέον σπάνιο φαινόμενο παρόλο που οι αξίες των πλοίων πλησίασαν τις αξίες των scrap. Ωστόσο το 1986 εμφανίστηκαν τα πρώτα σημάδια της ανάπτυξης με τους ναύλους να αυξάνονται κατά 70% και τις τιμές των πλοίων να διπλασιάζονται. Η φάση της ανάκαμψης άρχισε να γίνεται πιο έντονη και έτσι ο κύκλος της βαθιάς κρίσης των ετών 1974-1988 ολοκληρώθηκε με μία φάση κερδοσκοπικών ναυπηγήσεων.

### **11.13 Ενδέκατος κύκλος (πλοία ξηρού φορτίου): 1975-1980**

Ο κύκλος αυτός διήρκεσε 6 χρόνια και η εξέλιξη του για την αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου παρουσίασε πολλές διαφορές συγκριτικά με την αγορά δεξαμενοπλοίων. Το 1975 η αγορά "spot" πέρασε στη φάση της ύφεσης η οποία διήρκεσε μέχρι το 1978. Κατά το διάστημα αυτό εμφανίστηκαν προβλήματα ρευστότητας για τους πλοιοκτήτες καθώς οι ναύλοι δεν ήταν επαρκείς ώστε να καλύψουν το σταθερό κόστος.

Η ανάκαμψη της αγοράς ξεκίνησε το Φθινόπωρο του 1978 με τους ναύλους να αυξάνονται κατά 30% κρατώντας μία ανοδική πορεία καθ' όλη τη διάρκεια του 1974. Το 1980 υπήρξε μία αύξηση των ναύλων η οποία έφτασε στο 50% στο τέλος του έτους ποσοστό που ξεπερνά το μέσο όρο του παραγωγικού 1979.

### **11.14 Δωδέκατος κύκλος (πλοία ξηρού φορτίου) :1980-1988**

Ο κύκλος αυτός ξεκίνησε με μία απότομη πτώση των ναύλων έπειτα από την ανάπτυξη του 1980 η οποία διήρκεσε μέχρι το Μάρτιο του 1981. Η απεργία των ανθρακωρύχων στις Η.Π.Α. σε συνδυασμό με την ύφεση που περνούσε η παγκόσμια οικονομία ώθησαν την αγορά σ αυτή την απότομη πτώση των ναύλων, τα επίπεδα των οποίων χαρακτηρίστηκαν την περίοδο μεταξύ του 1983 και του 1984 ως τα χειρότερα όλων των εποχών. Το 1985 παρατηρήθηκε μία μικρή αύξηση στις τιμές των ναύλων ξηρού φορτίου ωστόσο η αύξηση αυτή δεν ολοκληρώθηκε ποτέ με αποτέλεσμα το 1986 η αγορά να βρεθεί στο χειρότερο σημείο της κρίσης. Η περίοδος μεταξύ του 1986-1989 αποτέλεσε μία από τις καλύτερες περιόδους της αγοράς ξηρού φορτίου και κατά τα έτη 1989 και 1990 έφτασε η κορύφωση.

### **11.15 Δέκατος τρίτος κύκλος: 1989-1996**

Το 1989 οι ναύλοι τόσο στην αγορά ξηρού φορτίου όσο και στην αγορά των δεξαμενοπλοίων έφτασαν σε υψηλά επίπεδα. Στην αγορά των δεξαμενοπλοίων η

ανάπτυξη διήρκεσε μέχρι τις αρχές του 1992. Έπειτα πέρασε στη φάση της ύφεσης μέχρι τα μέσα του 1995 και ένα χρόνο αργότερα έφτασε η φάση της ανάκαμψης. Στην αγορά ξηρού φορτίου η περίοδος αυτή εξελίχτηκε με διαφορετικό τρόπο. Η κορύφωση των ναύλων έφτασε κατά την ίδια περίοδο με αυτή των δεξαμενοπλοίων ωστόσο τα επόμενα έτη μέχρι το 1995 δεν παρουσίασαν την ίδια ανάπτυξη. Η νέα κορύφωση παρατηρήθηκε το 1995 και ένα χρόνο αργότερα η αγορά πέρασε στη φάση της ύφεσης.

### **11.16 Δέκατος τέταρτος κύκλος: 1995-2000**

Η αγορά ξηρού φορτίου χαρακτηρίστηκε από επενδυτική υπεραισιοδοξία καθώς το 1999 οι παραγγελίες των bulk carriers εντάθηκαν εξαιτίας των χαμηλών τιμών ναυπήγησης με αποτέλεσμα η ανάκαμψη του 2000 να είναι σχετικά συγκρατημένη σε αντίθεση με την αγορά των δεξαμενοπλοίων η οποία χαρακτηρίστηκε από μία μεγάλη αύξηση των ναύλων.

## **Κεφάλαιο 12: ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ**

Ως ναυλοσύμφωνο ορίζουμε τη γραπτή σύμβαση της ναύλωσης, δηλαδή τη συμφωνία μεταξύ του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή ή διαχειριστή και του ναυλωτή για τη μεταφορά των προϊόντων. Το έγγραφο αυτό αποτελεί το σπουδαιότερο έγγραφο των ναυλώσεων και αφορά όχι μόνο τα συμβαλλόμενα μέρη αλλά και πρόσωπα που έχουν άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα από αυτό. Υπάρχουν επίσημα ναυλοσύμφωνα όπως (BIMCO, FONASBA) τα οποία είναι αναγνωρισμένα από κάποιο διεθνή οργανισμό. Ένα ναυλοσύμφωνο βρίσκεται σε ισχύ εφόσον υπάρχει συμφωνία μεταξύ τουλάχιστον δύο συμβαλλομένων. Η συμφωνία αυτή δεσμεύει τα συμβαλλόμενα μέρη εφόσον:

- Οι προθέσεις των συμβαλλόμενων καθώς και το ναυλοσύμφωνο όπου αναφέρονται καταλήγουν στη σύναψη νομικών σχέσεων μεταξύ τους.
- Υπάρχει κάποια αμοιβή (ναύλος ή ενοίκιο).
- Οι συμβαλλόμενοι είναι πλήρως εξουσιοδοτημένοι για την υπογραφή του ναυλοσυμφώνου.

## 12.1 Διάκριση ναυλοσυμφώνων

Τα γεωγραφικά όρια απασχόλησης των πλοίων ορίζονται από τους ασφαλιστές και είναι τα όρια μέσα στα οποία πρέπει να δραστηριοποιούνται τα ασφαλισμένα πλοία. Τα όρια αυτά διαφέρουν μεταξύ τους καθώς καθορίζονται από τους ασφαλιστές. Οι περιορισμοί αυτοί των ασφαλιστών συνδέονται άμεσα με τις καιρικές συνθήκες, την ύπαρξη πάγων, την πιθανότητα ύπαρξης πολεμικών εχθροπραξιών σε ορισμένες περιοχές ή ακόμα με την κατάλληλη επάνδρωση την κατασκευή ή τον τεχνικό εξοπλισμό του πλοίου προκειμένου να μπορεί να ταξιδεύει σε συγκεκριμένες περιοχές του κόσμου.

Η έννοια της αξιοπλοΐας η οποία υποχρεώνει τον πλοιοκτήτη να διατηρεί το πλοίο σε αξιόπλοη κατάσταση συμπεριλαμβάνει τρεις πλευρές:

- **Την αξιοπλοΐα από τεχνική σκοπιά**(technical seaworthiness) που αναφέρεται στο σχεδιασμό, την κατάσταση και την ευστάθεια του πλοίου καθώς επίσης στην κατάσταση του μηχανολογικού εξοπλισμού του.
- **Την αξιοπλοΐα σε σχέση με το υπό μεταφορά φορτίο** (cargoworthiness), που σημαίνει ότι το πλοίο είναι κατάλληλο για το φορτίο που θα μεταφερθεί.
- **Την αξιοπλοΐα σε σχέση με το πραγματοποιούμενο ταξίδι** (seaworthiness for the intended voyage), που σημαίνει ότι το πλοίο είναι επαρκώς εξοπλισμένο και κατάλληλο για το εν λόγω ταξίδι.

Ένα πλοίο το οποίο είναι αξιόπλοο κατά τη φόρτωση του φορτίου του μπορεί να μην είναι αξιόπλοο ως προς το ταξίδι που θα εκτελέσει μέχρι τη στιγμή που θα παραλάβει τα απαραίτητα καύσιμα για την πραγματοποίηση του ταξιδιού του. Επίσης ένα σημαντικό ζήτημα για την αξιοπλοΐα είναι ο καθαρισμός των χώρων φόρτωσης ο οποίος αφορά όλους τους τύπους πλοίων.

## 12.2 Όρος «Lay/Can»

Τόσο στη ναύλωση ταξιδιού όσο και στη χρονοναύλωση πρέπει να συμφωνηθεί πότε το πλοίο θα είναι έτοιμο για φόρτωση στο πρώτο λιμάνι ή για παράδοση στο χρονοναυλωτή αντίστοιχα. Έτσι, συμφωνείται συνήθως η ρήτρα Lay/Can.

- **Ο όρος ‘lay’:** Αποτελεί το πρώτο μέρος της σύντμησης της φράσης «lay time not to commence before» και είναι η νωρίτερη συμφωνημένη ημερομηνία κατά την οποία θα πρέπει να ξεκινήσει η φόρτωση στη ναύλωση ταξιδιού ή να παραδοθεί το πλοίο στη χρονοναύλωση. Η ημερομηνία αυτή ονομάζεται «layday». Σε περίπτωση που το πλοίο φτάσει στο πρώτο ή τον τόπο παράδοσης πριν το συμφωνημένο «layday» τότε ο ναυλωτής ή ο χρονοναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να φορτώσει ή να παραλάβει το πλοίο αντίστοιχα. Το «layday» δεν καθορίζεται με απόλυτη ακρίβεια στο ναυλοσύμφωνο.
- **Ο όρος «can»:** Αποτελεί τη σύντμηση που αντιστοιχεί στη φράση «cancelling day» και ορίζει την ημερομηνία κατά την οποία αν το πλοίο δεν έχει φτάσει στο λιμάνι φόρτωσης ή στον τόπο παράδοσης οι ναυλωτές μπορούν να ακυρώσουν τη ναύλωση. Η ρήτρα ακύρωσης είναι εφαρμόσιμη ακόμα και σε περιπτώσεις που το πλοίο έχει καθυστερήσει λόγω αιτιών που δεν μπορούν να ελεγχθούν από τον πλοιοκτήτη. Σε περίπτωση που η καθυστέρηση του πλοίου είναι αναμενόμενη είναι σημαντικό για τον πλοιοκτήτη να λάβει τη διαβεβαίωση του ναυλωτή για το αν θα ακυρώσει το συμβόλαιο ή όχι.

### 12.3 Ευθύνη για το φορτίο

Στα ναυλοσύμφωνα δεν υπάρχουν υποχρεωτικοί κανόνες όσον αφορά την ευθύνη του φορτίου. Ωστόσο περιλαμβάνουν έναν ειδικό όρο την λεγόμενη «Paramount clause» που σχετίζεται με τις ευθύνες που αποδίδονται σε περίπτωση ζημιάς ή απώλειας του φορτίου. Η ρήτρα αυτή προβλέπει τα εξής:

- Όλες οι φορτωτικές που εκδίδονται σε σχέση με το ναυλοσύμφωνο θα διέπονται από τους κανόνες ή
- Ο καταμερισμός της ευθύνης για το φορτίο κάτω από το ναυλοσύμφωνο θα διέπεται από τους κανόνες ή
- Ολόκληρο το ναυλοσύμφωνο θα διέπεται από τους κανόνες.

### 12.4 Ευθύνη έναντι τρίτων

Σε μερικές περιπτώσεις όπως για παράδειγμα σε περίπτωση τραυματισμού στοιβαδóρων κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση του πλοίου, παράπονα επιβατών ή ρύπανσης της θάλασσας υπάρχουν κάποιες απαιτήσεις από τρίτα μέρη. Κατά κύριο

λόγο υπεύθυνος για τις απαιτήσεις αυτές είναι ο πλοιοκτήτης, ωστόσο υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες ο ναυλωτής επωμίζεται τις ευθύνες, για παράδειγμα σε μερικές χώρες υπεύθυνοι για τη δημιουργία πετρελαιοκηλίδων στη θάλασσα ή για την πρόκληση τραυματισμών σε επιβάτες έχουν κριθεί οι χρονοναυλωτές. Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης έχει την αρχική ευθύνη μπορεί σε ορισμένες περιστάσεις να ζητήσει κάλυψη από το ναυλωτή για τα ποσά που έχει καταβάλει και για τα οποία υπεύθυνος ουσιαστικά είναι ο ναυλωτής. Ωστόσο υπάρχει περίπτωση να αντιστραφούν οι ρόλοι και ο ναυλωτής να ζητήσει καταβολή χρημάτων από τον πλοιοκτήτη σε περίπτωση που έχει την αρχική ευθύνη ο ναυλωτής και την ουσιαστική ο πλοιοκτήτης.

## 12.5 Ρήτρες

Για την εξασφάλιση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των συμβαλλόμενων μερών τοποθετούνται στα ναυλοσύμφωνα οι ρήτρες οι οποίες διακρίνονται σε:

- **Ρήτρες πολέμου** οι οποίες διακρίνονται σε ρήτρες ακύρωσης του συμβολαίου λόγω πολέμου και σε ρήτρες πολεμικού κινδύνου. Ο σκοπός της ρήτρας ακύρωσης του συμβολαίου λόγω πολέμου είναι η δυνατότητα ακυρώσεως της ναυλώσεως σε περίπτωση που η ναυλαγορά αλλάξει ως συνέπεια του πολέμου ή όταν παρεμποδίζεται η απασχόληση του πλοίου επειδή η χώρα της σημαίας την οποία φέρει το πλοίο το έχει επιτάξει. Η ρήτρα πολεμικού κινδύνου πρέπει να βρίσκεται σε όλες τις συμφωνίες ναύλωσης και αναφέρεται στο πολεμικό κίνδυνο(warrisk) η οποία δεν περιλαμβάνει μόνο τον πραγματικό πόλεμο και τις εχθροπραξίες αλλά επίσης την απειλή πολέμου ή τέτοιων εχθροπραξιών.
- **Ρήτρες διαιτησίας** οι οποίες αναφέρουν το δίκαιο το οποίο διέπει μία συμφωνία ναύλωσης και πρέπει να περιλαμβάνονται σε όλα τα ναυλοσύμφωνα.
- **Ρήτρες εξαιρέσεων** οι οποίες απαλλάσσουν τους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές ή και τους δύο συμβαλλόμενους από ευθύνες και υποχρεώσεις που σχετίζονται είτε με συγκεκριμένες απώλειες ή ζημιές είτε με γενικότερες απαλλαγές.
- **Ρήτρα αντιμετώπισης του ιού της χιλιετίας** η οποία προβλέπει τα πιθανά προβλήματα που θα μπορούσε να επιφέρει η ημερομηνία 2000 στη λειτουργία των ηλεκτρονικών υπολογιστών.
- **Ρήτρες πάγων** οι οποίες προστατεύουν τον πλοιοκτήτη από την ύπαρξη κινδύνων πάγων που υπάρχουν σε ορισμένα ταξίδια κάποιες εποχές του χρόνου. Οι ασφαλιστές του πλοίου ορίζουν συγκεκριμένα γεωγραφικά όρια δραστηριοποίησης

του πλοίου ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες και τα φαινόμενα παγετών που εμφανίζονται σε διάφορες περιοχές προκειμένου να περιορίσουν τον κίνδυνό τους.

- **Ρήτρες απεργιών** οι οποίες καθορίζουν τον καταμερισμό του κινδύνου και του κόστους ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη σε περίπτωση που το πλοίο καθυστερήσει λόγω απεργιών στα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης ή τις θαλάσσιες οδούς. Με τον όρο απεργία εννοούμε μία γενική ομόφωνα συντονισμένη άρνηση των εργατών προς εργασία ως αποτέλεσμα παραπόνων ή απαιτήσεων τους προς τους εργοδότες.

## 12.6 Υπογραφή ναυλοσυμφώνων

Για την υπογραφή των ναυλοσυμφώνων απαιτούνται είτε τα συμβαλλόμενα μέρη είτε άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο για παράδειγμα ναυλομεσίτη. Σημαντικό παράγοντα για την υπογραφή ναυλοσυμφώνων αποτελούν τα πρόσωπα και ο τόπος υπογραφής. Σε περίπτωση που ο ίδιος ο πλοιοκτήτης υπογράψει το ναυλοσύμφωνο υπάρχει πιθανότητα να αδυνατεί να προβεί σε περιορισμό της ευθύνης του. Επίσης σε κάποιες περιπτώσεις η χώρα στην οποία υπογράφεται το ναυλοσύμφωνο επιβάλλει φορολόγηση στους πλοιοκτήτες και στους ναυλωτές. Είναι πιθανό ορισμένες φορές να μη συνάπτεται γραπτό ναυλοσύμφωνο και η σχέση των μερών να καθορίζεται από την ανταλλαγή γραπτών μηνυμάτων και διαπραγματεύσεων. Αυτό όμως μπορεί πολύ εύκολα να προκαλέσει έντονες διαφωνίες μεταξύ των μερών, ωστόσο όταν τα μέρη έχουν συστηματική συνεργασία ναυλώσεων καταλήγουν συχνά σε ένα ναυλοσύμφωνο το οποίο χρησιμοποιείται ως βάση για κάθε μελλοντική συνεργασία και ονομάζεται «proformacharterparty».

## 12.7 Παράγοντες που επηρεάζουν τα ναυλοσύμφωνα

- **Γενική αβαρία:** χαρακτηρίζεται η κατάσταση στην οποία πραγματοποιείται μία θυσία ή δαπάνη με σκόπιμο τρόπο προκειμένου να σωθεί μία περιουσία η οποία βρίσκεται σε κίνδυνο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Παράδειγμα γενικής αβαρίας αποτελεί το (jettison of cargo) που είναι η επίρριψη του φορτίου στη θάλασσα ή τμήματος αυτού με σκοπό την αποφυγή κάποιου κινδύνου για το ίδιο το πλοίο ή ακόμα για την διάσωση κάποιου μέρους του φορτίου. Οι κανόνες που διέπουν σχεδόν

όλες τις περιπτώσεις γενικής αβαρίας είναι οι Κανόνες Υόρκης-Αμβέρσας οι οποίοι εκδόθηκαν το 1974 και αναθεωρήθηκαν το 1990. Ωστόσο το 1994 και το 2004 η καινούρια έκδοση είναι πιο αυστηρή για τους πλοιοκτήτες συγκριτικά με την προηγούμενη. Στα περισσότερα ναυλοσύμφωνα υπάρχει η ρήτρα «Jasonclause» η οποία αναφέρετε στη γενική αβαρία και το διακανονισμό της. Ο σκοπός της ρήτρας αυτής είναι η αντιμετώπιση των συνεπειών μία απόφασης δικαστηρίου των Η.Π.Α. η οποία αφαιρεί από τον πλοιοκτήτη το δικαίωμα να λάβει συμμετοχή των συμφερόντων του φορτίου στη γενική αβαρία όταν αυτή οφείλεται σε αμέλεια η σφάλμα δικό του. Έτσι η ρήτρα αυτή δίνει το δικαίωμα στον πλοιοκτήτη να λάβει συμμετοχή του φορτίου ακόμη και αν ευθύνεται ο ίδιος.

- **Σύγκρουση :** Σε περίπτωση συγκρούσεως μεταξύ ενός πλοίου με ένα άλλο πλοίο ή ένα σταθερό αντικείμενο υπάρχει πιθανότητα να προκληθεί κάποια ζημιά ή απώλεια στο πλοίο, το φορτίο ή σε άλλη περιουσία. Επίσης μπορεί να προκαλέσει καθυστέρηση στον προορισμό του πλοίου, τραυματισμό ή ακόμη και θάνατο σε κάποιο πρόσωπο. Η ρήτρα η οποία καλύπτει την περίπτωση αυτή ονομάζεται «Bothe-to-blamecollisionclause» το κείμενό της οποίας είναι ιδιαίτερα δυσνόητο καθώς για την κατανόησή του απαιτείται η αναφορά του ιστορικού πλαισίου της δημιουργίας της.

- **Ρυμούλκηση και διάσωση:** Η βοήθεια των ρυμουλκών στα ποντοπόρα πλοία κατά την άφιξη ή την αναχώρησή τους από τα λιμάνια είναι συχνή και ο καθορισμός των όρων του συμβολαίου ρυμούλκησης καθορίζεται από τον ιδιοκτήτη του ρυμουλκού με ευνοϊκούς όρους για τον ίδιο και το πλήρωμά του. Εάν ένα πλοίο υποστεί βλάβη κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του ή για οποιονδήποτε λόγο δεν είναι ικανό να ολοκληρώσει το ταξίδι του τότε ένα ρυμουλκό αναλαμβάνει να ωθήσει το πλοίο ως το λιμάνι προορισμού ή ως ένα άλλο λιμάνι όπου θα μπορέσει να εκφορτώσει. Σε μία τέτοια περίπτωση οι ενέργειες του πλοιοκτήτη θα καθοριστούν από διάφορους παράγοντες, όπως η φύση του φορτίου, το κόστος και οι κίνδυνοι της ρυμούλκησης, οι όροι του ναυλοσυμφώνου καθώς και ο τρόπος που θα πραγματοποιηθούν οι επισκευές του πλοίου. Οι πλοίαρχοι και οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν βοήθεια στην προσπάθεια διάσωσης ζωής και περιουσία στη θάλασσα σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις. Το κόστος για τη διάσωση ενός πλοίου κατά τη ναύλωση ταξιδιού και η αμοιβή για την επιχείρηση διάσωσης είναι προς όφελος του πλοιοκτήτη ο οποίος τα μοιράζεται με το πλήρωμά του. Στα

ναυλοσύμφωνα ωστόσο υπάρχει μία ρήτρα που ορίζει ότι τα σώστρα μοιράζονται ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και το χρονοναυλωτή. Η αμοιβή καθορίζεται μετά τη διάσωση μέσα από διαιτησία. Οι ναυαγαιρέτες έχουν δικαίωμα επίσχεσης πάνω στη περιουσία που έχουν διασώσει. Τέλος η αμοιβή του ναυαγαιρέτη καθορίζεται ανάλογα με την αξία της διασωθείσας περιουσίας, τους κινδύνους και τις αντιξοότητες της διάσωσης, την ικανότητα και τις προσπάθειες που κατέβαλε το πλήρωμα.

## **Κεφάλαιο 13: Υποδειγματα ναυλοσυμφώνων**

### **13.1 Ναυλοσύμφωνο ταξιδιού**

**Ναυλοσύμφωνο ταξιδιού:** Η ναυλαγορά αποτελείται από δύο κύριες αγορές, την αγορά ξηρού φορτίου και την αγορά των δεξαμενοπλοίων. Επίσης στα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού υπάρχει μια πολύ μεγάλη ποικιλία καθώς το μεταφερόμενο φορτίο και η θαλάσσια διαδρομή αποτελούν δύο καθοριστικά χαρακτηριστικά της ναύλωσης ταξιδιού και παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία. Ωστόσο όλα τα ναυλοσύμφωνα ταξιδιού περιέχουν κάποιες συνηθισμένες ρήτρες οι οποίες είναι απαραίτητες για την εκτέλεση της συμφωνίας της ναύλωσης. Παράδειγμα τέτοιου ναυλοσυμφώνου αποτελεί το ναυλοσύμφωνο «Gencon» το οποίο είναι ναυλοσύμφωνο γενικού τύπου για μεταφορά ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων αντίστοιχα.

Οι σπουδαιότεροι όροι των ναυλοσυμφώνων ταξιδιού είναι οι εξής:

- **Τρόπος σύναψης του συμβολαίου:** καθορίζει το δίκαιο που θα διέπει το ναυλοσύμφωνο σε περίπτωση διαμάχης.
- **Ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου:** δείχνει πότε ολοκληρώθηκε η φάση συζήτησης των λεπτομερειών στη διαδικασία διαπραγμάτευσης ναύλωσης και το πλοίο είναι «definitely fixed» .
- **Ονόματα και έδρα των συμβαλλομένων:** περιλαμβάνει την πλήρη επωνυμία και επιχειρηματική διεύθυνση του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή.
- **Όνομα και περιγραφή του πλοίου:** η περιγραφή του πλοίου περιλαμβάνει στοιχεία όπως το όνομα, η ηλικία, η σημαία, ο τύπος, η χωρητικότητα, το νηολόγιο. Ορισμένα ναυλοσύμφωνα προβλέπουν μία αναλυτική περιγραφή



του πλοίου στο κύριο σώμα του εγγράφου, ενώ άλλα χρησιμοποιούν πρόσθετες ρήτρες για να περιγράψουν με ακρίβεια τα χαρακτηριστικά του πλοίου.

- **Κατάσταση του πλοίου:** ο πλοιοκτήτης επιβεβαιώνει ότι το πλοίο του είναι κατάλληλο από κάθε άποψη να εκτελέσει το συμφωνημένο ταξίδι.
- **Γεωγραφική θέση του πλοίου:** στο ναυλοσύμφωνο είναι απαραίτητο να αναγράφεται αρχικά η γεωγραφική θέση του πλοίου κατά τη σύναψη του συμβολαίου και έπειτα ο εκτιμώμενος χρόνος άφιξης του στο λιμάνι φόρτωσης. Ο όρος αυτός απαιτεί ενημέρωση για τον εκτιμώμενο χρόνο άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης μέσω γραπτής επιστολής που αποστέλλει ο πλοιοκτήτης στο ναυλωτή.
- **Φορτίο:** πρέπει να αναγράφεται το φορτίο, η φύση των αγαθών που θα μεταφερθούν, οι συντελεστές στοιβασίας και οι ελάχιστες-μέγιστες ποσότητες μεταφοράς.
- **Τύπος φόρτωσης και εκφόρτωσης:** αναφέρονται τα ονόματα των τόπων φόρτωσης και εκφόρτωσης, ο αριθμός ή η ονομασία των ασφαλών αγκυροβολιών που μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι ναυλωτές, η γεωγραφική σειρά προσέγγισης των λιμανιών και τα μέγιστα-ελάχιστα επιτρεπόμενα βυθίσματα φόρτωσης και εκφόρτωσης.
- **Χρονικό περιθώριο άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης και ακύρωσης του συμβολαίου:** περιλαμβάνεται το χρονικό περιθώριο που δίνεται στο πλοίο για να παρουσιαστεί στο λιμάνι φόρτωσης, καθώς επίσης τις συνθήκες και την ημερομηνία ακύρωσης του συμβολαίου σε περίπτωση αργοπορημένης άφιξης του πλοίου.
- **Ναύλος :** αναγράφεται το ποσό και το νόμισμα πληρωμής του ναύλου, σε ποιον, που και πότε είναι πληρωτέος καθώς και το βάρος της ευθύνης για τον κίνδυνο του ναύλου.
- **Φόρτωση, εκφόρτωση, χειρισμός του φορτίου:** καθορίζεται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών ο καταμερισμός ευθύνης και κόστους για το χειρισμό του φορτίου κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση.
- **Σταλίες:** καθορίζεται ο χρόνος των σταλιών που παρέχεται στο ναυλωτή για να ολοκληρώσει την φόρτωση ή την εκφόρτωση. Επίσης, συμφωνείται ο χρόνος αποστολής της ειδοποίησης ετοιμότητας.

- **Επισταλίες και επίσπευση:** καθορίζεται το ποσό των επισταλιών και της επίσπευσης στο ναυλοσύμφωνο.
- **Πρακτόρευση:** συμφωνείται η ευθύνη των συμβαλλομένων μερών για το διορισμό και την πληρωμή των πρακτόρων στα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης.
- **Μεθόρμιση:** ορίζεται ο συμβαλλόμενος που θα πληρώνει το κόστος πιθανής μεθόρμισης του πλοίου κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση.
- **Εξαιρέσεις:** καθορίζονται κάποιες περιπτώσεις που απαλλάσσουν το ένα ή και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη από την ευθύνη υλοποίησης των συμβατικών τους δεσμεύσεων.
- **Παρέκκλιση:** περιγράφεται το δικαίωμα του πλοίου να παρεκκλίνει της φυσιολογικής πορείας του προκειμένου να σώσει ζωή ή περιουσία στη θάλασσα.
- **Επίσχεση:** αναφέρεται το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να ασκήσει επίσχεση επί του φορτίου προκειμένου να εξασφαλίσει την είσπραξη οποιουδήποτε οφειλόμενου ποσού.
- **Γενική αβαρία:** συμφωνείται ο τόπος και ο τρόπος διακανονισμού μία πιθανής περίπτωσης γενικής αβαρίας.
- **Δίκαιο και διαιτησία:** συμφωνείται ο τόπος και ο τρόπος διευθέτησης μίας ενδεχόμενης περίπτωσης διαιτησίας.
- **Φορτωτικές:** προσδιορίζεται ο τρόπος με τον οποίο εκδίδονται και υπογράφονται οι φορτωτικές. Επίσης παρέχει προστασία στο πλοιοκτήτη σε περίπτωση που το ποσό του ναύλου της φορτωτικής είναι διαφορετικό από το αντίστοιχο του ναυλοσυμφώνου.
- **Προμήθειες –μεσιτικές αμοιβές:** προσδιορίζεται το ποσό των μεσιτικών ή άλλων προμηθειών καθώς και το άτομο στο οποίο είναι πληρωτέες.
- **Υποναύλωση:** περιγράφονται οι συνθήκες κάτω από τις οποίες ο ναυλωτής έχει δικαίωμα να υποναυλώσει το πλοίο.
- **Προστατευτικές ρήτρες:** μία ομάδα τέτοιων ρητρών περιλαμβάνεται συνήθως είτε στο τυποποιημένο μέρος των ναυλοσυμφώνων είτε στις πρόσθετες ρήτρες.
- **Επιπρόσθετοι όροι:** συμφωνείται συνήθως στο ναυλοσύμφωνο ανάλογα με το μεταφερόμενο φορτίο και το ταξίδι στο οποίο απασχολείται το πλοίο.

- **Υπογραφή:** το ναυλοσύμφωνο ολοκληρώνεται με την υπογραφή των συμβαλλόμενων μερών.

### 13.2 Χρονοναυλοσύμφωνο

**Χρονοναυλοσύμφωνο:** το στοιχείο που χαρακτηρίζει τη χρονοναύλωση είναι ο χρόνος και οι υποχρεώσεις καθώς δεν υπάρχει μεγάλη ποικιλία ναυλοσυμφώνων όπως στη ναύλωση ταξιδιού. Αυτό οφείλεται στο ότι το μεταφερόμενο φορτίο δεν αποτελεί το βασικό στοιχείο της ναύλωσης. Η δομή των χρονοναυλοσυμφώνων δεν παρουσιάζει μεγάλες διαφορές καθώς τα περισσότερα χαρακτηριστικά τους είναι κοινά με κάποιες μικρές εξαιρέσεις που αφορούν στις ρήτρες μεταφερόμενου φορτίου.

Οι σπουδαιότεροι κοινοί όροι ενός χρονοναυλοσυμφώνου είναι οι εξής:

- **Τόπος σύναψης του συμβολαίου:** καθορίζει το δίκαιο που θα διέπει το ναυλοσύμφωνο σε περίπτωση διαμάχης.
- **Ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου:** αναφέρει την ολοκλήρωση της φάσης συζήτησης των λεπτομερειών στη διαδικασία διαπραγμάτευσης ναύλωσης.
- **Ονόματα και έδρα των συμβαλλομένων:** περιλαμβάνει την πλήρη επωνυμία και επιχειρηματική διεύθυνση του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή.
- **Περιγραφή του πλοίου:** αν η περιγραφή της ρήτρας δεν είναι σύμφωνη με την πραγματική απόδοση του πλοίου, οι ναυλωτές δικαιούνται αποζημιώσεις.
- **Περίοδος της χρονοναύλωσης:** αναγράφεται συνήθως μαζί με ένα χρονικό περιθώριο επαναπαράδοσης του πλοίου.
- **Εμπορικά όρια απασχόλησης του πλοίου:** αναφέρονται οι περιοχές της υδρογείου στις οποίες θα πρέπει να απασχοληθεί το πλοίο καθώς και οι χώρες ή οι περιοχές οι οποίες εξαιρούνται.
- **Φορτία:** περιλαμβάνονται λεπτομέρειες για τα φορτία που επιτρέπεται να μεταφερθούν και γι'αυτά που πρέπει να εξαιρεθούν.
- **Κατάσταση του πλοίου:** περιγράφεται η υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παραδώσει το πλοίο σε αξιόπλοη κατάσταση.
- **Παροχές του πλοιοκτήτη:** συμφωνείται ότι ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να παρέχει πλήρωμα, εφόδια και συντήρηση στο πλοίο.
- **Παροχές του ναυλωτή:** καθορίζεται ότι ο ναυλωτής θα πρέπει να παρέχει οδηγίες πλεύσης και απασχόλησης του πλοίου, καύσιμα και λιμενικά έξοδα.

- **Παράδοση και επαναπαράδοση του πλοίου:** παρέχονται στοιχεία για τους χρόνους και τους τρόπους παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου για τις επιθεωρήσεις.
- **Καύσιμα:** καθορίζεται ότι οι ναυλωτές θα πληρώνουν για τα καύσιμα που υπάρχουν στο πλοίο κατά την παράδοση, ενώ οι πλοιοκτήτες για τα καύσιμα του πλοίου στην επαναπαράδοση.
- **Μίσθωμα και άλλα οικονομικά ζητήματα:** καθορίζεται το ποσό του μισθώματος πότε, που και σε ποιόν είναι πληρωτέο.
- **Παύση πληρωμής μισθώματος:** καθορίζονται οι περιπτώσεις που θα οδηγούν σε παύση πληρωμής μισθώματος όπως κακή απόδοση του πλοίου, απεργία του πληρώματος, δεξαμενισμός κλπ.
- **Απόδοση του πλοίου:** αν το πλοίο δεν αποδίδει σύμφωνα με την περιγραφή του στο ναυλοσύμφωνο τότε ο ναυλωτής είναι πιθανό να το θεωρήσει "off-hire" για την κακή απόδοσή του.
- **Συντήρηση του πλοίου:** περιγράφεται πότε και που θα πραγματοποιείται δεξαμενισμός του πλοίου καθώς και άλλα θέματα που αφορούν τη συντήρησή του.
- **Απαιτήσεις των ιδιοκτητών του φορτίου:** συμφωνείται ο καθορισμός της ευθύνης των συμβαλλομένων έναντι των ιδιοκτητών του φορτίου.
- **Πλοίαρχος και πλήρωμα:** ορίζεται ότι ο διορισμός του πληρώματος γίνεται από τον πλοιοκτήτη. Επίσης ότι ο πλοίαρχος είναι υπάλληλος του πλοιοκτήτη αλλά οφείλει να ακολουθεί τις εντολές του ναυλωτή όσον αφορά την απασχόληση του πλοίου.
- **Οδηγίες πλεύσης και ημερολόγια του πλοίου:** ορίζεται ότι οι ναυλωτές θα παρέχουν στον πλοίαρχο γραπτές και σαφείς οδηγίες πλεύσης του πλοίου.
- **Ρύπανση:** το κόστος καθαρισμού αλλά και τα πρόστιμα που ακολουθούν μία πιθανή ρύπανση είναι πολύ υψηλά. Επομένως τα ναυλοσύμφωνα θα πρέπει να καθορίζουν τις ευθύνες και τα δικαιώματα των συμβαλλομένων μερών σχετικά με το θέμα της ρύπανσης.
- **Διάσωση:** η συνήθης πρακτική ορίζει ότι στη χρονοναύλωση τα έξοδα και οι αμοιβές της διάσωσης μοιράζονται εξίσου μεταξύ πλοιοκτήτη-ναυλωτή.
- **Φόρτωση με φορτηγίδες:** περιγράφεται ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να πραγματοποιείται μία τέτοια διαδικασία.

- **Διαιτησία:** συμφωνείται ο τόπος και ο τρόπος διευθέτησης μίας ενδεχόμενης διαιτησίας καθώς και το δίκαιο που διέπει το συμβόλαιο και τη διαιτησία.
- **Επίσχεση:** περιγράφονται τα δικαιώματα των μερών για επίσχεση.
- **Υποναύλωση:** περιγράφεται το δικαίωμα υποναύλωσης του πλοίου.
- **Εξαιρέσεις-απαλλαγές:** καθορίζονται οι περιπτώσεις απαλλαγής της ευθύνης των μερών.
- **Στρατιωτική επίταξη του πλοίου:** αναφέρεται σε περιπτώσεις επίταξης του πλοίου από τη κυβέρνηση της χώρας της σημαίας του.
- **Φορτωτικές:** καθορίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα πρέπει να εκδίδονται και να υπογράφονται οι φορτωτικές.
- **Ζημιές των στοιβαδóρων:** περιλαμβάνεται μόνο στα ναυλοσύμφωνα ξηρού φορτίου και αναφέρεται σε ζημιές που προκαλούν οι στοιβαδόροι στο πλοίο.
- **Προμήθειες-μεσιτικές αμοιβές:** καθορίζονται τα ποσά και τα πρόσωπα στα οποία είναι πληρωτέες οι προμήθειες και οι μεσιτικές αμοιβές.
- **Προστατευτικές ρήτρες;** Περιλαμβάνεται μία σειρά από προστατευτικές για τον πλοιοκτήτη ρήτρες.
- **Πρόσθετοι όροι:** στη χρονοναύλωση συμφωνείται μεγαλύτερος αριθμός πρόσθετων όρων συγκριτικά με τους πρόσθετους όρους που περιλαμβάνονται σ' ένα ναυλοσύμφωνο ταξιδίου.
- **Υπογραφή:** το ναυλοσύμφωνο ολοκληρώνεται πάντα με την υπογραφή των συμβαλλομένων μερών.

### 13.3 Ναυλοσύμφωνο γυμνού πλοίου

Ναυλοσύμφωνο γυμνού πλοίου: αυτή η μορφή ναύλωσης παρουσιάζεται αρκετά σπάνια σε σχέση με τη χρονοναύλωση και τη ναύλωση ταξιδίου. Πρόκειται για μία σύμβαση εκμίσθωσης του πλοίου και δεν έχει καμία σχέση με τις ναυλώσεις για μεταφορά φορτίου. Η ναύλωση γυμνού πλοίου μπορεί να θεωρηθεί και ως μία εναλλακτική επιλογή χρονοναύλωσης όπου ο πλοιοκτήτης εκμισθώνει το πλοίο του σε ένα άλλο συμβαλλόμενο μέρος το οποίο αναλαμβάνει περισσότερο το ρόλο του πλοιοκτήτη παρά του ναυλωτή. Ο ναυλωτής αναλαμβάνει ολόκληρη την ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου και επομένως τη δικαιοδοσία για οποιαδήποτε κέρδη ή ζημιές αυτός μπορεί να έχει. Ο πλοιοκτήτης εισπράττει από το ναυλωτή το συμφωνημένο

τακτικό μίσθωμα. Τα τυποποιημένα ναυλοσύμφωνα που χρησιμοποιούνται στη ναύλωση γυμνού πλοίου δεν είναι πολλά.

Οι σπουδαιότεροι όροι του ναυλοσυμφώνου γυμνού πλοίου είναι οι εξής:

- **Τόπος σύναψης συμβολαίου:** καθορίζει το δίκαιο που θα διέπει το ναυλοσύμφωνο σε περίπτωση διαμάχης.
- **Ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου:** δείχνει πότε ολοκληρώθηκε η φάση συζήτησης των λεπτομερειών στη διαδικασία διαπραγμάτευσης ναύλωσης.
- **Ονόματα και έδρα των συμβαλλομένων:** περιλαμβάνει την πλήρη επωνυμία και επιχειρηματική διεύθυνση του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή.
- **Περιγραφή του πλοίου:** απαιτείται μεγαλύτερη και πιο λεπτομερής περιγραφή του πλοίου σε σχέση με τη χρονοναύλωση.
- **Περίοδος απασχόλησης του πλοίου:** είναι σημαντικό να καθορίζεται η περίοδος απασχόλησης του πλοίου.
- **Εμπορικά όρια απασχόλησης του πλοίου:** στη ναύλωση γυμνού πλοίου είναι σημαντικό να καθορίζονται τα όρια της απασχόλησης του πλοίου.
- **Φορτία:** καθορισμός των επιτρεπόμενων και εξαιρούμενων προς μεταφορά πλοίων.
- **Παράδοση και επαναπαράδοση του πλοίου:** παρέχονται στοιχεία για τους χρόνους και τους τόπους παράδοσης και επαναπαράδοσης του πλοίου, για τις επιθεωρήσεις κατά την παράδοση και την επαναπαράδοση.
- **Κατάσταση του πλοίου:** κατά την επαναπαράδοση το πλοίο θα πρέπει να είναι περίπου στη ίδια καλή κατάσταση όπως όταν παραδόθηκε, εξαιρουμένης της φυσιολογικής φθοράς.
- **Συντήρηση του πλοίου:** ο ναυλωτής απαιτείται να διατηρεί το πλοίο σε καλή κατάσταση, πραγματοποιώντας σε αυτό σωστή συντήρηση και τις απαραίτητες επισκευές όταν χρειάζεται. Επίσης οφείλει να διατηρεί το πλοίο στη κλάση του νηογνώμονα στην οποία βρισκόταν όταν παραδόθηκε σε αυτόν και να τηρεί όλα τα πιστοποιητικά του πλοίου κατά τη διάρκεια της ναύλωσης.
- **Απογραφή:** ο ναυλωτής δεν αναλαμβάνει μόνο τα καύσιμα που βρίσκονται πάνω στο πλοίο κατά τη παράδοση αλλά επίσης όλα τα εφόδια και τον εξοπλισμό του πλοίου. Έτσι κατά την παράδοση θα πρέπει να

πραγματοποιείται πλήρης καταγραφή όλων των αντικειμένων που βρίσκονται στο πλοίο.

- **Διαχείριση και λειτουργίες του πλοίου:** ο ναυλωτής έχει μεγάλη ελευθερία στη διαχείριση του πλοίου καθώς η ρήτρα ορίζει χαρακτηριστικά ότι το πλοίο βρίσκεται στην πλήρη κατοχή και τον πλήρη έλεγχο του από κάθε άποψη και για κάθε σκοπό.
- **Μίσθωμα:** τα μέρη έχουν απόλυτη ελευθερία να διαπραγματευτούν το ποσό, τον τρόπο, το χρόνο και το νόμισμα πληρωμής του μισθώματος.
- **Επίσχεση:** ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα επίσχεσης σε φορτία ή ναύλους που ανήκουν στο ναυλωτή, για οποιεσδήποτε απαιτήσεις του, συμπεριλαμβανομένης της απαίτησης για τυχόν μη πληρωμή του μισθώματος. Ο ναυλωτής έχει δικαίωμα επίσχεσης στο πλοίο για οποιαδήποτε ποσά έχουν πληρωθεί προκαταβολικά από αυτόν αλλά δεν έχουν δεδουλευθεί.
- **Ασφάλιση:** καθορίζεται η αξία του πλοίου από τους συμβαλλόμενους. Η αξία αυτή θα οδηγήσει στον καθορισμό της ασφαλίσιμης αξίας του πλοίου. Ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος να πραγματοποιεί την ασφάλιση του πλοίου έναντι κινδύνων σκάφους και μηχανολογικού εξοπλισμού αλλά και κινδύνων που καλύπτονται από τα P&I clubs δηλαδή αστική ευθύνη έναντι τρίτων.
- **Διάσωση:** ολόκληρο το όφελος της ρυμούλκησης και της διάσωσης εισπράττεται συνήθως από το ναυλωτή. Επίσης ο ναυλωτής είναι υπεύθυνος για την αποκατάσταση και το κόστος οποιασδήποτε ζημιάς συνέβηκε κατά τη διάσωση.
- **Μη επίσχεση και αποζημίωση:** ορίζεται ότι ο ναυλωτής θα πρέπει να επιτρέψει οποιαδήποτε επίσχεση ή επιβάρυνση στο πλοίο η οποία προέρχεται από πράξη ή πταίσμα του ιδίου αλλά θα βλάπτει τον τίτλο και τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη.
- **Υποναύλωση:** ένα ναυλοσύμφωνο γυμνού πλοίου δεν μπορεί να υποδουλωθεί χωρίς την έγκλιση του πλοιοκτήτη.
- **Τραπεζική εγγύηση:** πριν την παράδοση του πλοίου είναι συνήθως αναγκαίο για τους ναυλωτές να παρέχουν τραπεζικές εγγυήσεις ως οικονομική εξασφάλιση του πλοιοκτήτη για την συνέπεια και αξιοπιστία τους.

- **Επίταξη του πλοίου:** προβλέπονται οι συνέπειες από πιθανή επίταξη του πλοίου από τη κυβέρνηση της χώρας της σημαίας του.
- **Ρήτρα πολέμου:** ενσωματώνει στη ρήτρα αντίστοιχα τμήματα της ρήτρας πολέμου.
- **Διαιτησία:** συμφωνείται ο τόπος και ο τρόπος διευθέτησης μίας ενδεχόμενης διαιτησίας καθώς και το δίκαιο που διέπει το συμβόλαιο και τη διαιτησία.
- **Φορτωτικές:** καθορίζεται ο τρόπος έκδοσης φορτωτικών από το ναυλωτή.
- **Υποθήκη:** αναφέρεται αν το πλοίο έχει χρηματοδοτηθεί με ενυπόθηκο δανεισμό και αναγράφονται τα υποθηκικά βάρη του πλοίου.
- **Προμήθειες:** προσδιορίζεται το ποσό της προμήθειας και το άτομο στο οποίο είναι πληρωτέο.
- **Ναύλωση γυμνού πλοίου σε νεότευκτα πλοία:** περιλαμβάνει προαιρετικούς όρους που εφαρμόζονται σε περιπτώσεις ναύλωσης γυμνού πλοίου για νεότευκτα πλοία.
- **Συμφωνία αγοράς πλοίου:** ένα ναυλοσύμφωνο γυμνού πλοίου μπορεί να εξελιχθεί σε συμβόλαιο αγοράς πλοίου.
- **Υπογραφή:** το ναυλοσύμφωνο δεν θεωρείται έγκυρο χωρίς τις υπογραφές των μερών.

### 13.4 Ναυλοσύμφωνο εργολαβικής μεταφοράς

**Ναυλοσύμφωνο εργολαβικής μεταφοράς:** είναι μορφή μικτής ναύλωσης και μπορεί να μεταφραστεί σε συμβόλαιο με δύο πιθανούς τρόπους. Στην πρώτη περίπτωση χρησιμοποιείται ως βάση συμφωνίας και περιλαμβάνει μόνο τους όρους που αφορούν την εργολαβική μεταφορά. Στη δεύτερη περίπτωση το ναυλοσύμφωνο καλύπτει όλες τις ρήτρες που απαιτούνται για την εκτέλεση όλων των ταξιδιών.

Οι σπουδαιότεροι όροι ενός ναυλοσυμφώνου εργολαβικής μεταφοράς είναι οι εξής:

- **Τόπος σύναψης του συμβολαίου:** καθορίζει το δίκαιο που θα διέπει το ναυλοσύμφωνο σε περίπτωση διαμάχης.
- **Ημερομηνία του ναυλοσυμφώνου:** αναφέρει την ολοκλήρωση της φάσης συζήτησης των λεπτομερειών στη διαδικασία διαπραγμάτευσης ναύλωσης.
- **Περίοδος της ναύλωσης:** καθορίζεται η διάρκεια της ναύλωσης.
- **Φορτίο:** καθορίζεται ο τύπος του φορτίου που πρόκειται να μεταφερθεί.



- **Ποσότητα φορτίου και πρόγραμμα φορτώσεων:** καθορίζεται η συνολική ποσότητα μεταφερόμενο φορτίου, οι ποσότητες των επί μέρους ταξιδιών και η ελάχιστη ποσότητα της τελευταίας φόρτωσης.
- **Τρόποι φόρτωσης και εκφόρτωσης:** αναφέρονται τα λιμάνια φορτοεκφόρτωσης και ο τρόπος καθορισμού τους σε κάθε επιμέρους ταξίδι
- **Περιγραφή και καθορισμός πλοίων:** περιγράφονται τα χαρακτηριστικά των πλοίων που θα εκτελέσουν τα επί μέρους ταξίδια και συμφωνείται ο τρόπος με τον οποίο θα πραγματοποιείται ο καθορισμός συγκεκριμένων πλοίων για κάθε ταξίδι.
- **Χρονικό περιθώριο άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης και ακύρωση του συμβολαίου:** προσδιορίζεται το χρονικό περιθώριο άφιξης των πλοίων στα λιμάνια φόρτωσης και οι συνέπειες από μία αργοπορημένη άφιξη ή την επανάληψη αυτού του φαινομένου για περισσότερες από μία φορές.
- **Ναύλος:** καθορίζεται το ποσό, ο τρόπος, ο τόπος και το νόμισμα πληρωμής του ναύλου.
- **Επισταλίες και επίσπευση:** καθορίζεται το ποσό και ο τρόπος πληρωμής των επισταλιών.
- **Ενσωμάτωση άλλου ναυλοσυμφώνου:** συμφωνείται ότι κάθε επί μέρους ταξίδι θα διέπεται από τους όρους ενός ναυλοσυμφώνου ταξιδιού, το οποίο θα θεωρείται ενσωματωμένο στο ναυλοσύμφωνο εργολαβικής μεταφοράς.
- **Ρήτρα ακύρωσης λόγω πολέμου:** παραχωρείται σε κάθε συμβαλλόμενο μέρος το δικαίωμα να ακυρώσει τη ναύλωση σε περίπτωση που ξεσπάσει πόλεμος ανάμεσα σε κράτη που αναφέρονται στη ρήτρα.
- **Προμήθειες:** καθορίζεται το ποσό και ο τρόπος πληρωμής των μεσιτικών αμοιβών.
- **Δίκαιο και διαιτησία:** συμφωνείται ο τρόπος και ο τόπος διευθέτησης μίας ενδεχομένης περίπτωσης διαιτησίας.
- **Διακοπή της ναύλωσης:** προβλέπονται τα δικαιώματα των μερών για προσωρινή διακοπή ή οριστική ακύρωση της ναύλωσης, λόγω απρόβλεπτων γεγονότων που παρεμποδίζουν την εκτέλεση της ναύλωσης και δεν εμπίπτουν στον έλεγχο και την ευθύνη των μερών.

### 13.5 Ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδίων

**Ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδίων:** εμφανίζεται συνήθως στην αγορά δεξαμενοπλοίων ωστόσο υπάρχει και στην αγορά ξηρού φορτίου. Σήμερα το ναυλοσύμφωνο αυτού του τύπου συμπεριλαμβάνει μόνο τις πρόσθετες ρήτρες που απαιτούνται για τους σκοπούς των συνεχών ταξιδίων. Τα επί μέρους ταξίδια καλύπτονται από ξεχωριστές φόρμες ναυλοσυμφώνων ταξιδίου.

Το ναυλοσύμφωνο συνεχών ταξιδίων περιλαμβάνει τις εξής ρήτρες:

- **Διάρκεια της ναύλωσης:** καθορίζεται ο αριθμός των συνεχών ταξιδίων ή το χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο θα πρέπει να πραγματοποιηθεί ο μέγιστος αυτός αριθμός ταξιδίων.
- **Καθυστερημένη καταβολή ναύλου:** προσδιορίζονται οι συνέπειες από μία καθυστερημένη καταβολή ή από μία μη πληρωμή του.
- **Χρονικό περιθώριο άφιξης του πλοίου στο λιμάνι φόρτωσης και ημερομηνία ακύρωσης του συμβολαίου:** αναφέρονται μόνο στο πρώτο ταξίδι όμως ο αντίκτυπος της ρήτρας εκτείνεται σε ολόκληρο το συμβόλαιο.
- **Έμφορτα ταξίδια επιστροφής:** στα δεξαμενόπλοιο προσφέρεται στο ναυλωτή η επιλογή να μεταφέρει φορτίο στα ταξίδια της επιστροφής και προσδιορίζεται η σχετική αμοιβή του πλοιοκτήτη. Στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου δίνεται ή όχι στον πλοιοκτήτη η επιλογή να φορτώνει για δικό του λογαριασμό στα ταξίδια επιστροφής.
- **Γεωγραφικές περιοχές φόρτωσης για το πρώτο ταξίδι και γεωγραφικές περιοχές εκφόρτωσης για το τελευταίο:** αναφέρεται στη γεωγραφική θέση του πλοίου πριν την έναρξη ολόκληρου του συμβολαίου και μετά την ολοκλήρωσή του.
- **Άφορτη διανυθείσα απόσταση:** επειδή ο ναύλος είναι πληρωτέος μόνο για τα έμφορτα ταξίδια του πλοίου συμφωνείται ότι τουλάχιστον οι μισή από τη συνολική διανυθείσα απόσταση των ταξιδίων της ναύλωσης θα είναι έμφορτη.
- **Βραχυπρόθεσμα ταξίδια υπό έρμα:** όταν η διάρκεια των άφορτων ταξιδίων είναι τόσο σύντομη, ώστε δεν επαρκεί για τον αναγκαίο καθαρισμό των δεξαμενών μεταξύ δύο έμφορτων ταξιδίων, ο πλοιοκτήτης θα αποζημιώνεται για το χρόνο που απωλέσθησε λόγω του καθαρισμού.

- **Ρήτρα πολέμου:** πρόκειται για ρήτρα ακύρωσης συμβολαίου λόγω πολεμικών κινδύνων, η οποία λειτουργεί συμπληρωματικά με τη ρήτρα πολεμικών κινδύνων που συμπεριλαμβάνεται σε κάθε ενσωματωμένο ναυλοσύμφωνο ταξιδίου.

## **Συμπεράσματα**

Διανύοντας την 7<sup>η</sup> χρονιά της Οικονομικής Κρίσης κάποιος θα αναρωτιόταν πόσο ακόμα έχει να φτάσει η οικονομία στην ακόμα βαθύτερη ύφεση. Επίσης όπως γνωρίζουμε η ιστορία επαναλαμβάνεται και μελετάται, όμως κανείς δε μπορεί εκ του ασφαλούς να γνωρίζει τη διάρκεια σύμφωνα πάντα με τα δεδομένα που έχουμε. Ειδικότερα, όπως περιγράφει αναλυτικά ο οίκος στο Dry Bulk Forecaster, παρά τη μικρή άνοδο που αναμένεται να σημειώσουν οι ναύλοι την επόμενη διετία, η αγορά θα ξαναγίνει κερδοφόρα μετά το 2017 και μόνο εάν εξακολουθήσουν οι διαλύσεις πλοίων με τον παρόντα ρυθμό και οι πλοιοκτήτες αποφύγουν νέες παραγγελίες. Ως κύρια αιτία για την κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει η ναυλαγορά ξηρού φορτίου παρουσιάζεται η μείωση των εισαγωγών σιδηρομεταλλευμάτων και άνθρακα από μέρους της Κίνας. Η διαρκής επιδείνωση του φυσικού περιβάλλοντος, έχει αναγκάσει τον ασιατικό γίγαντα να στραφεί στην πράσινη ενέργεια, γεγονός το οποίο αναμένεται να επηρεάσει αρνητικά τη ζήτηση για μεταφορές φορτίων άνθρακα. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα σιδηρομεταλλεύματα και ο άνθρακας αντιστοιχούν στα 2/3 των παγκόσμιων μεταφορών στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου και η Κίνα αποτελεί τον οιονεί ρυθμιστή, λόγω των τεράστιων ποσοτήτων που διακινεί. (Drewry, 2015)

## Βιβλιογραφία

BIRD, M. (2015, JAN 30). *BUSINESS INSIDER*. Retrieved from The index that timed the 2008 crash perfectly just slumped to a 3-decade low: <http://www.businessinsider.com/baltic-dry-index-hits-record-low-2008-crash-2015-1>

Dale, K. (2015, Apr 1). *Market Realist*. Retrieved May 10, 2015, from What's on the Horizon for the Dry Bulk Shipping Industry?: <http://marketrealist.com/2015/04/whats-horizon-dry-bulk-shipping-industry/>

Drewry. ( 2015, Μαΐου 18 ). *NAYTIKA XPONIKA*. Retrieved Μαΐου 29, 2015, from Άνευ κερδοφορίας μέχρι το 2017 η ναυλαγορά ξηρού χύδην φορτίου: <http://www.naftikachronika.gr/2015/05/18/anef-kerdoforias-mechri-to-2017-i-navlagora-xirou-chydin-fortiou/>

Durden, T. (2015, 1 29). Retrieved from Baltic Dry Index Crashes To Lowest In 29 Years: <http://www.zerohedge.com/news/2015-01-29/wtf-chart-day-baltic-dry-index-crashes-lowest-29-years>

*Karatzas Shipbrokers Register*. (n.d.). Retrieved from <https://shipbrokerage.wordpress.com/>

Kearsey, D. B. (n.d.). Retrieved from <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/04/A20150420.pdf>

Kearsey, D. B. (n.d.). Retrieved from <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/05/P20150511.pdf>

Maria Prandeka, V. Z. (2014, MAY). Retrieved APRIL 2015, from The Greek maritime transport industry and its influence on the Greek Economy: [http://www.eurobank.gr/Uploads/Reports/ECONOMYMARKETS\\_wpMAY2014.pdf](http://www.eurobank.gr/Uploads/Reports/ECONOMYMARKETS_wpMAY2014.pdf)

SUSSMAN, J. *Εισαγωγή στα Συστήματα Μεταφορών*. ΑΘ.ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ.

Γ. Λογοθέτη, C. F. (2015, Απριλίου 15). *NAYTIKA XPONIKA*. Retrieved Απριλίου 15, 2015, from Διαλύσεις πλοίων: Το ενδιαφέρον συγκεντρώθηκε στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου και ιδιαίτερα στο μικρότερο τονάζ: <http://www.naftikachronika.gr/2015/04/05/dialyseis-ploion-to-endiaferon-sygkentrothike-sta-ploia-metaforas-xirou-fortiou-kai-idiaitera-sto-mikrotero-tonaz/>

Γ. Λογοθέτη, C. F. (2015, Μαΐου 6). *NAYTIKA XPONIKA*. Retrieved Μαΐου 10, 2015, from Στα ίδια χαμηλά επίπεδα παραμένει ο δείκτης BDI: <http://www.naftikachronika.gr/2015/05/06/sta-idia-chamila-epipeda-paramenei-o-deiktis-bdi/>

Γ. Λογοθέτη, C. F. (2015, Μαρτίου 15). *ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*. Retrieved Απριλίου 18, 2015, from Πάτησε φρένο η αγορά των διαλύσεων: <http://www.naftikachronika.gr/2015/03/15/patise-freno-i-agora-ton-dialyseon/>

Γ.Π.Βλάχος, Ε. (2000). *Θεωρία & πρακτική των ναυλώσεων*. Πειραιάς: J&J Hellas.

ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΣ, Λ. (2013, Μάιος 15). *Naftemporiki.gr*. Retrieved Απρίλιος 17, 2015, from Στις 100.000 πλοία ο παγκόσμιος στόλος: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/651725/stis-100000-ploia-o-pagkosmios-stolos>

Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, Α. Ι. (2006). *Ναυλώσεις*. Αθήνα: ΣΤΑΜΟΥΛΗ Α.Ε.

Μαρίας Μπερτζελέτου, S. A. ( 2015, Μαΐου 17). *ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*. Retrieved Μαΐου 24, 2015, from Θετική η ανατροπή στην παγκόσμια ναυλαγορά για τον τομέα των bulkers και των containers: <http://www.naftikachronika.gr/2015/05/17/thetiki-i-anatropi-stin-pagkosmia-navlagora-gia-ton-tomea-ton-bulkers-kai-ton-containers/>

*ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*. ( 2015, Μαΐου 20). Retrieved Μαΐου 24, 2015, from Έντονες διακυμάνσεις στη ναυλαγορά των εμπορευματοκιβωτίων: <http://www.naftikachronika.gr/2015/05/20/entones-diakymanseis-sti-navlagora-ton-emporevmatokivotion/>

*ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*. (2015, ΜΑΙΟΣ 14). Retrieved ΜΑΙΟΣ 14, 2015, from <http://www.naftikachronika.gr/2015/05/14/nees-taseis-sti-liner-naftilia/>

*ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*. (2015, Μαρτίου 18). *ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*. Retrieved Μαρτίου 20, 2015, from Σημαντική πτώση παραγγελιών για τα κινεζικά ναυπηγεία: <http://www.naftikachronika.gr/2015/03/18/simantiki-ptosi-parangelion-gia-ta-kinezika-nafpigeia/>

Του Γ. Λογοθέτη, C. F. (2015, Μαρτίου 14). *ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ*. Retrieved Μαρτίου 20, 2015, from Σε θετικό πρόσημο οι δείκτες των Supramax και των Handysize: <http://www.naftikachronika.gr/2015/03/14/se-thetiko-prosimo-oi-deiktes-ton-supramax-kai-ton-handysize/>